NUM. 313 • 17 DE MAYO DE 1977 • 30 PTAS.

as color

SEMANARIO GRAFICO DEPORTIVO

¡NUMERO EXTRA!

SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO EN COLOR

EL SALON DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA:

La industria y el deporte del motor

El Atlético empató con el Real Madrid

DICHOSO ANTES DEL FINAL

Se dice que hasta el final nadie es dichoso. Esto no reza para el Atlético de Madrid, que cuando aún falta otra jornada liguera ya es campeón y, por consiguiente, completamente dichoso. El título lo ha ganado por méritos propios a lo largo del torneo, con el broche de su empate con el Madrid, en Chamartín, sin necesitar ese empate del Elche con el Barcelona. La fotografía de A. Vega recoge una escena del final del partido y la expresiva alegría de Pereira, en primer término, y el abrazo de otros jugadores atléticos, al fondo.



Los líderes políticos y el deporte

HABLA PIO CABANILLAS

PRESIDENTE DEL PARTIDO POPULAR

- "Lo más importante del deporte es que crea hábitos de paz y de convivencia"

Bahamontes, sin pelos en la lengua

"LA VUELTA A ESPAÑA HA SIDO ABSURDA"

Dice el presidente de la Federación de Gimnasia

"NADIA COMANECI NO SONRIE PORQUE NO COME"

CARTA SIN SELLO

SEÑOR DON LUIS ARAGONES

Distinguido señor:

PERMITAME que una mi felicitación a las muchas que ha recibido por el triunfo del Atlético de Madrid en el campeonato de Liga. Ya supongo que usted, con la loable humildad que le caracteriza, dirá que el mérito es de los jugadores. Por supuesto, no voy a ser yo quien regatee elogios a cuantos han vestido la camiseta rojiblanca en el transcurso de la competición. Pero, indudablemente, los soldados ganan batallas y guerras cuando son bien dirigidos, cuando el general hace de la guerra un arte. Y esto es lo que ha hecho usted: dirigir a la perfección a unos excelentes futbolistas.

Usted había sido uno de esos soldados. Una pieza fundamental de la infantería rojiblanca. Usted había marcado muchos goles decisivos en partidos importantes. Usted ejecutaba como nadie esos castigos con tiro directo desde fuera del área de penalty. Usted, en fin, era uno de los ídolos de la hinchada del Manzanares. Usted se pudo ir del Atlético con todos los honores, en el momento de colgar las botas como jugador. Pero hizo más por el club. No lo abandonó en momentos difíciles y asumió el cargo más responsable, el que le ha dado la gloria de hoy, pero en el que se jugó un prestigio ganado a pulso.

¿Me permite que le cuente la historia del NODO? Pues, verá. Sancho el Bravo se había levantado contra su padre, Alfonso X, el Sabio. Y el rey, en recuerdo y gratitud por la fidelidad que le guardó Sevilla, en aquella ocasión, añadió a las armas de la ciudad una madeja anudada con el lema NODO, en esta forma: NO 8 DO (el ocho representa la madeja). Y se podía leer NO MADEJA DO, o sea: «No me ha dejado.»

Pues bien; si yo fuera directivo del Atlético propondría, en Junta, que a usted le otorgasen un banderín del club con esa leyenda: «No me ha dejado.» Y, por supuesto, que siga sin dejarlo. Es decir, que continúe como entrenador del Atlético.

Para ustedes, la Liga como si hubiera terminado, aunque quede por jugar el partido contra el Valencia, el próximo domingo. Para otros, especialmente para los que aspiran a eludir el descenso, la lucha sigue. Las victorias del Celta y del Rácing sobre el Málaga y el Burgos, respectivamente, y lo sucedido en el terreno valencianista, con probable empate del Zaragoza si transforma en gol el penalty con que fue castigado el Valencia a cuatro minutos del final reglamentario, que adelantó el árbitro por los incidentes acaecidos, deja las espadas en alto.

También queda para la jornada final quiénes serán los equipos que participarán en la Copa de la UEFA el año próximo.

En fin, le repito mi felicitación y le envío un cordial saludo.

R. de V.

1-1. EL ATLETICO SALIO CAMPEON DEL BERNABEU

EL REAL MADRID PERDIO UN P



LAS COSAS DE PEREIRA...—Pereira se ha metido en el bolsillo a la hinchada rojiblanca; pero, claro, el domingo, el Atlético jugaba en el Bernabéu y no en el Manzanares. Al brasileño se le debió olvidar este pequeño detalle... e hizo las cosas que acostumbra a hacer en su feudo. Por ejemplo, vacilar con los contrarios; por ejemplo, mirar hacia el público con frecuencia... Como, además, en un par de ocasiones perdió su eterna sonrisa y se enfadó con Benito, primero, y con Roberto, después, los seguidores madridistas, que habían aplaudido algunas de sus excelentes intervenciones, terminaron metiéndose con él. Y es que, amigo Pereira, el horno del Bernabéu no estaba para sus bollos... Menos mal que, al final, con el título en el bote, Pereira volvió a recuperar su sonrisa y los seguidores madridistas se olvidaron de las cosillas del brasileiro...



A SEGUNDOS DEL TITULO...—Las manecillas del cronómetro del señor Carreira Abad avanzaban implacablemente. Los rojiblancos estaban a segundos del título, y los hombres de su banquillo, fuera ya de él, excepto Luis, que sólo asoma medio cuerpo, se preparan para saltar al campo a abrazar a sus compañeros. Sólo faltaba el pitido final del árbitro, y cuando éste sonó, ¡hala!, en busca de los héroes del «puntito» que valía una Liga. Y es que cuando la victoria sonríe, ya se sabe: todo es jolgorio...



AÑO VII - NUM. 313

17 de mayo de 1977

Precio del ejemplar: 30 ptas.

Precio en Canarias (servicio aéreo): 33 ptas.

Director:
Luis G. de Linares

Subdirector:
Rafael Rienzi.

Jefe de los Servicios de Documentación:
Manuel Sarmiento Birba

Edita SEMANA, S. A. Paseo de Onésimo Redondo, 26. Madrid-8. Apartado 383.

Teléfonos:

Corresponsales: 247 80 12.
Suscripciones: 248 87 90.
Administración: 247 23 00.
Redacción: 247 23 00. 241 36 11.

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD: Madrid: Paseo Onésimo Redondo, 26. Teléf. 248 87 90. Barcelona: Unión, 9. Teléf. 221 59 83. Depósito Legal: M-13.488-1971. Imprime: RIVADENEYRA, S. A.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

ESPAÑA, PORTUGAL E HISPANOAMERICA:

SEMESTRE: 650 ptas.
AÑO: 1.300 ptas.

NOTA.—Para el resto del extranjero y correo aéreo, el mismo precio más gastos de envío.

Difusión media por número controlada durante el período mayo de 1975 a abril 1976



109.693 EJEMPLARES

...NTO, PERO HIZO UN "TAQUILLON"

Texto: J. M. FERNANDEZ-NOTARIO. - Fotos: GALVEZ y JANEIRO

CON EL RELOJ EN LA MANO

SE disputó un «derby» más y, como casi todos, decepcionó a los amantes del fútbol; a esos aficionados que van a los estadios para ver espectáculo. En el Bernabéu, desde luego, no lo hubo, pues los dos equipos, el Real y el Atlético, fueron a lo suyo. Los propietarios del terreno, a ganar, o a intentarlo al menos; el Atlético, en busca del punto que necesitaba para proclamarse campeón de Liga. Los rojiblancos consiguieron su objetivo; los madridistas, con el uno a uno final, no. Para los «merengues» era vital la victoria, pues sólo lográndola podían seguir manteniendo sus aspiraciones de disputar, la próxima temporada, la Copa de la UEFA, ese torneo continental de consolación, al que se agarran como a un clavo ardiendo los equipos que no obtienen ningún título en sus respectivas competiciones, pero que, sin embargo, se clasifican en los lugares de honor de la tabla liguera.

A tenor de como están en estos momentos —y también en cómo han estado a lo largo de la temporada, el Atlético debía haber barrido». Pero no barrió, ni mucho menos. El conjunto de Luis sólo tuvo un objetivo: no perder. Y, claro, basó todo su juego en eso... en no perder, quizá debido a ello, a punto estuvo de salir derrotado, porque el Real, que está rematadamente mal, el domingo, por aquello de que estos encuentros de eterna rivalidad nada tienen que ver con el pronóstico previo, pudo ganar. ¿Hubiese sido justo su triunfo? Pienso que no, pues, pese a todo, los del Manzanares demostraron que hoy por hoy son superiores, aunque, como ya digo, en esta ocasión no hicieran nada de particular.

Empezó marcando el Atlético en una jugada de barullo, que aprovechó Rubén Cano para, en última instancia, batir a Miguel Angel. Con el cero a uno se llegó al descanso. En la segunda mitad, el Real, también a consecuencia de otro barullo —esta vez, claro, en la puerta de Pacheco—, igualó la contienda, al conseguir Roberto un tanto de los de su estilo.

Casi nada de nada, pues, en el «derby» madrileño. De positivo, además del punto que se llevó el Atlético para conquistar el título —un título que, a mi juicio, no justificó en este partido—, el «taquillón» que hizo el Real Madrid, por lo que, al menos en esta ocasión, se puede decir aquello de que los duelos con buenos billetes en las arcas son menos... Dirigió la confrontación el colegiado gallego señor Carreira Abad, que no tuvo excesivos problemas, aunque en algunas fases del juego hubo ciertos conatos de violencia, más que nada por los nervios de los jugadores. Amonestó con tarjetas amarillas a Bermejo, Vitoria y Benito, por entradas antirreglamentarias a contrarios; a Del Bosque, por protestar, y a Pereira, por perder tiempo.

Al final de los noventa minutos, los rojiblancos y su hinchada, que les siguió hasta el Bernabéu, celebraron el importante galardón conquistado con la lógica alegría.

Comenzó el partido poniendo el balón en juego Bermejo.

Minuto 6. — Oportunidad de Roberto Martínez, que, completamente solo, remata fuera ante la salida de Pacheco.

Minuto 7.—Del Bosque replica empleando los puños a una entrada de Rubén Cano desde el suelo. El árbitro pasa por alto la acción del madridista.

Minuto 16.—Buena ocasión de Ayala, que desaprovecha al rematar fuera cuando estaba en excelentes condiciones para marcar.

Minuto 23.—Pirri se interna en el área rojiblanca y remata sobre la marcha, fuera.

Minuto 33. — Gran remate de Alberto desde fuera del área. El balón tropieza en un poste cuando Miguel Angel estaba ya batido.

Minuto 41.—GOL DEL ATLETICO: Lío en el área madridista, con remates y rechaces. El balón llega finalmente a los pies de Rubén Cano que, completamente solo y a puerta vacía, no tiene más que empujarlo al fondo de la red.

Minuto 45.—El árbitro da por finalizada la primera parte. El marcador refleja el resultado de cero-uno.

Jensen pone el balón en juego y comienza el segundo tiempo.

Minuto 48.—Gran internada de Breitner y oportunismo corte de Pereira en última instancia.

Minuto 60.—Capón se mete por el centro, llega al área madridista y remata fuera.

Minuto sesenta y tres.—Santillana sustituye a Vitoria, en el Real Madrid.

Minuto 69.—GOL DEL REAL MADRID. Jugada muy parecida a la del tanto atlético. Lío ante el portal de Pacheco, la defensa rojiblanca no acierta a despejar y Roberto, que está allí, consigue rematar al fondo de la red. Tras esta jugada, Salcedo sustituye a Benegas, en el Atlético.

Minuto 78.—Gran remate de Jensen desde fuera del área. Pacheco detiene el balón, pero éste se le escapa y a punto está de crearse una peligrosísima situación para su portería.

Minuto 81.—Eusebio sustituye a Robi, en el Atlético.

Minuto 82.—Rubiñán sustituye a Uría, en el Real Madrid.

Minuto 87.—Buen remate de Ayala desde lejos, fuera.

Minuto 90.—El señor Carreira Abad pita el final del partido. En el marcador, empate a un gol.



FIESTA ROJIBLANCA EN EL BERNABEU.—Los hinchas atléticos acudieron en buen número al Bernabéu, donde esperaban, como así sucedió, que el equipo de sus amores se alzara con el título, sin necesidad de tener que esperar a la última jornada de la Liga. Acudieron, como digo, en cantidad y animaron sin desmayo. Durante los noventa minutos de juego hicieron flamear sus banderas, y al final, cuando el triunfo absoluto en el torneo de la regularidad era un hecho consumado, esas mismas banderas se «adueñaron» del estadio. El domingo, alrededor de las siete de la tarde, el Bernabéu era una fiesta... rojiblanca.

QUEDA EL DRAMA DEL DESCENSO

PRIMERA DIVISION

Real Madrid, 1; At. Madrid, 1.
Santander, 3; Málaga, 2.
Las Palmas, 2; Salamanca, 0.
Betis, 2; Athletic de Bilbao, 1.
Elche, 0; Barcelona, 0.
Español, 3; Hércules, 0.
Real Sociedad-Sevilla (aplazado).
Celta, 2; Burgos, 1.
Valencia-Zaragoza (suspendido a los ochenta y seis minutos, con el resultado de 1-0).

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	Ptos.
AT. MADRID	33	19	8	6	60	30	46+14
Barcelona	33	17	9	7	66	33	43+11
Ath. Bilbao ..	33	14	8	11	53	44	36+ 4
Las Palmas .	33	15	6	12	55	49	36+ 2
Betis	33	15	6	12	41	39	36+ 2
Español	33	14	7	12	61	60	35+ 1
R. Madrid	33	12	10	11	56	52	34
Valencia	32	12	9	11	49	44	33+ 1
Sevilla	32	11	11	10	31	37	33+ 1
Elche	33	11	10	12	44	46	32— 2
R. Sociedad .	32	12	8	12	52	38	32
Salamanca ...	33	13	6	14	30	33	32
Hércules	33	11	9	13	34	40	31— 1
Burgos	33	13	4	16	44	50	30— 2
Celta	33	9	11	13	22	39	29— 5
R. Santander	33	11	7	15	40	62	29— 5
Zaragoza	32	9	9	14	40	50	27— 5
Málaga	33	5	6	22	25	59	16—16

SEGUNDA DIVISION

Spórting Gijón, 0; Coruña, 0.
Córdoba, 0; Oviedo, 0.
Tarrasa, 3; Levante, 0.
Getafe, 4; Pontevedra, 1.
San Andrés, 1; Castellón, 0.
Barcelona At., 1; Cádiz, 1.
Alavés, 0; Rayo Vallecano, 0.
Valladolid, 2; Calvo Sotelo, 0.
Jaén, 2; Huelva, 0.
Granada - Tenerife (aplazado al día 25).

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	Ptos.
S. GIJON	35	17	11	7	59	30	45+ 9
R. Vallecano	35	16	10	9	43	31	42+ 8
Cádiz	35	15	11	9	52	40	41+ 7
Oviedo	35	17	7	11	44	39	41+ 7
Tarrasa	35	13	13	9	43	30	39+ 3
Jaén	35	13	12	10	36	30	38+ 2
Alavés	35	12	12	11	52	39	36
Valladolid	35	14	7	14	54	49	35— 1
Tenerife	34	13	9	12	44	44	35+ 1
Huelva	35	13	9	13	35	44	35+ 1
Coruña	35	10	14	11	38	46	34— 2
Getafe	35	12	9	14	33	41	33— 3
Córdoba	35	9	14	12	35	40	32— 4
Calvo Sotelo	35	13	6	16	36	52	32— 2
San Andrés ..	35	9	13	13	36	45	31— 5
Pontevedra ...	35	9	13	13	32	42	31— 3
Levante	35	11	9	15	42	56	31— 3
Granada	34	11	8	15	33	35	30— 2
Castellón	35	11	7	17	37	42	29— 5
Barcelona At.	35	9	10	16	36	45	28— 8

En la penúltima jornada liguera

EL ATLETICO, CAMP

ASI SE ASEGURO EL TITULO.—Era el minuto cuarenta y uno del primer tiempo cuando el Atlético, al que sólo le bastaba un empate para proclamarse campeón, marcó su gol. Lío ante el portal de Miguel Angel hasta que la pelota llegó a pies de Rubén Cano, que no tuvo más que empujarla para marcar. Pereira, muy próximo a su compañero.

LA IGUALADA, EN EL SEGUNDO TIEMPO.—Mayor dominio del Atlético de Madrid a lo largo de la primera parte. Después, ya en el minuto sesenta y nueve, los blancos, que no cejaron en su empeño, obtenían el premio de su gol. La defensa rojiblanca se complicó un poco las cosas y Roberto Martínez, machacón, puso el balón lejos del alcance de Pacheco en este remate.

ON CON TODO MERECIMIENTO



JUGANDOSE EL FISICO.—A nadie se le oculta la entrega y decisión que Pirri pone en su juego. En esta ocasión, el capitán madridista se arriesga a que la pierna de Pereira le «acaricie»...

¡CUIDADO CON LA CABEZA!—El fútbol entraña un indudable riesgo físico. Una prueba de ello la tenemos en esta foto, en que la bota de Camacho pasa muy cerca de la cabeza de Ayala, quien se ha agachado más de la cuenta.



DUELO.—Como estaba previsto, fue interesante la pugna que mantuvo Rubén Cano con el central madridista, Benito. Ambos jugadores, en un buen salto, disputan el balón. Fotos Vega y Gálvez.



A SUS PIES...—La lesión sufrida por Reina en el partido de Copa frente al Sevilla hizo que la meta rojiblanca fuera ocupada por Pacheco. Roberto Martínez, aquí, gana la acción al portero, pero la pelota saldría fuera.

JUSTO EMPATE EN EL «DER



Duelo de bigotes. Aguilar y Salcedo, bigotudos ellos, corren en pos del esférico. Como se deduce del fondo de la jugada, el estadio Bernabéu registró una gran entrada.



Lesionado Reina, su sustituto, Pacheco, apenas si tuvo trabajo, y no se le puede achacar culpa alguna en el gol, ya que el error de Capón dejó el balón en bandeja a Roberto Martínez. Esta es una de sus raras intervenciones.



En esta imagen, en la que aparecen Vitoria y Marcelino, queda plasmado lo que fue el segundo tiempo del Real Madrid: un continuo dominio, aprovechando el juego reservón de los rojiblancos, pero sin fruto alguno.

En el minuto sesenta y nueve del partido, el ya mencionado error de Capón dio ocasión a que Roberto Martínez, con toda comodidad, consiguiera el tanto del empate, que habría de ser definitivo. Lógico alborozo en las gradas por parte de la «parroquia» madridista.



Y» MADRILEÑO



No tuvo excesiva fortuna Paul Breitner en su encuentro de despedida ante la afición madridista. El ya jugador del Eintracht Braunsweig tuvo escasas oportunidades de demostrar su indudable clase. En esta ocasión es Pereira quien corta su internada.

DISTURBIOS EN EL LUIS CASANOVA

A falta de cuatro minutos para el final, cuando el marcador señalaba 1-0, el árbitro, señor Sánchez Ríos, señaló penalty en una entrada de un defensa valenciano al zaragocista Juanjo, originándose una serie de disturbios que obligaron a la suspensión del encuentro. En la foto, las asistencias retiran a un espectador. Al fondo, las almohadillas.—Cifra.



TERMINO LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA MAS POBRE DE SU HISTORIA

MAERTENS ARROLLO

Trece triunfos parciales, la general, el maillot verde y las metas volantes

- Pedro Torres, "rey de la montaña"
- La victoria por equipos, para el Teka
- Fracaso del Kas (sólo ganó una etapa: Nazábal)



Después de ser líder desde el prólogo hasta el final, de obtener trece triunfos parciales y tres clasificaciones absolutas, el campeón del mundo, Maertens, se enfunda el maillot de triunfador en la XXXII Vuelta Ciclista a España. Su largo y monótono paseo de Dehesa de Campoamor a Miranda de Ebro había terminado.—Telefoto Europa Press.

LA Vuelta Ciclista a España-1977 ha concluido, como se suponía desde antes de empezar, con la victoria de Freddy Maertens. El campeón del mundo, jefe de fila del Flandria-Velda-Latina, ha conseguido la general absoluta, el triunfo en la clasificación por puntos (maillot verde) y el primer puesto final de las metas volantes (si bien la máxima puntuación la logró el italiano Tinchella que, desplazado en la general, no podía optar al triunfo absoluto en la clasificación de los sprints sobre la marcha).

Pero el campeón del mundo ha alcanzado dos logros históricos: uno, ser líder de principio a fin; el otro, acabar con los récords de Van Looy y Delio Rodríguez (ocho victorias parciales en una sola edición) y con el absoluto del propio Delio (doce triunfos en una sola edición de la Ronda).

Estos logros definen con bastante nitidez hasta qué punto ha sido superior el campeón belga a todos los rivales que ha tenido desde Dehesa de Campoamor a Miranda de Ebro (final improvisado de la carrera, por problemas de otro orden en el territorio guipuzcoano, a cuya capital se pensaba llegar en un principio). En efecto, sus trece triunfos parciales y los tres absolutos (sin contar el de las máximas ganancias) constituyen un fiel reflejo de su superioridad, pero son también la expresión de la pobreza general que ha enmarcado su victoria.

El Kas, estrepitosamente derrotado (como jamás lo había sido en la Vuelta a España) no dio la batalla, el Teka prefirió los puestos segundo y tercero de Lasa y Thaler, antes que correr el riesgo, por buscar la victoria absoluta, de perder lo que tenía ganado, y los demás extranjeros fueron —si se exceptúa el pundonor de Ocaña, que, aunque español, corre con el Frisol holandés, y las victorias parciales de Den Hertog, Priem y Perletto— calderilla pura. Novostil-Gios bastante hizo con ganar una etapa, que, al fin y al cabo, es todo lo que consiguió el poderoso Kas.

En definitiva, Freddy Maertens ganó sin oposición, como lo demuestra bien a las claras el hecho siguiente: de los dos minutos y cincuenta y un segundos de ventaja sobre Miguel María Lasa, nada más y nada menos que un minuto y cuarenta y siete segundos los logró en bonificaciones, con lo cual se llega a la evidencia de que Maertens sólo superó a Lasa en un minuto y cuatro segundos (el líder del Teka logró ocho segundos de descuento en dos segundos puestos de otras tantas etapas como descuento).

De cualquier forma, muy bien estratégicamente Lasa y convincente Thaler, que, al fin y al cabo, es un «neoprofesional». Perurena, espléndido cuarto para la edad que tiene, y Viejo digno, como quinto en discordia. Estos dos hombres consiguieron lo mejor para el Kas a la hora del reparto definitivo.

El «tercer hombre» del Teka en la Vuelta que acaba de concluir (XXXII de toda su historia) ha sido, sin ninguna duda, Pedro Torres. En primer lugar, porque logró a pulso un triunfo prestigioso en El Formigal; en segundo, porque se ha alzado con el triunfo en la montaña, y, en tercero, porque su presencia en vanguardia camino de Miranda de Ebro le valió al Teka la victoria por equipos.

Mención de honor para Melero y Ordiales, vencedores respectivos de las etapas decimocuarta y decimoséptima.

Y como polos opuestos de lo que aconteció a lo largo de los 2.787 kilómetros, la fantástica carrera (siempre como gregario, aunque haya que resaltar su triunfo en la contra reloj de Benidorm, de Pollentier) y el error, grave, de Barrutia, el último día, al detener a Linares para reforzar un contraataque tardío e impotente.

En resumen una Vuelta a España históricamente pobre ha entrado en los archivos de la historia.

Simón RUFO

ALEGRIA ROJIBLANCA









A falta de una jornada para que finalice la Liga, el Atlético de Madrid entonó el alirón en su visita al estadio Bernabéu, merced a su empate frente al Real Madrid. Estos cuatro grabados son exponentes de la alegría rojiblanca: desde el júbilo tras haber conseguido su tanto hasta esa sonrisa del inefable Pereira y el abrazo que recibe Pacheco cuando el árbitro, señor Carreiro Abad, señaló el final de la contienda.—Fotos Vega y Gálvez.

LARGANDO, QUE YA SE PUEDE...

● LA «BANCA» MARTINEZ LAREDO, MAS CREDITO ● EL SANTANDER SE VA A QUEDAR EN CUADRO ● UN MAESTRO PARA LOS MAESTROS DEL TENIS ESPAÑOL ● FORCANO... ¿UN CINCO POR CIENTO DE LOS VOTOS? ● EL REAL Y SUS CIFRAS POR EXHIBIRSE ● FITTIPALDI, EL DESEADO ● GARCIA VERDUGO NO SEGUIRA... NI TRIUNFANDO

Escribe: HERAS LOBATO

Martínez Laredo.

El señor Martínez Laredo, a juzgar por lo que se dice, va por todas. He aquí su cartera, y no completa, de posibles fichajes:

-Zubiría.

-Los dos Heredias, el del Atlético y el del Barcelona.

Sin embargo, hace no muchos meses, el señor Martínez Laredo se quejaba, en unos conocidos almacenes donde se probaba ropa, que el Burgos le debía la tira.

Se conoce que, ante la nueva marcha de los acontecimientos, la «banca» Martínez Laredo ha cambiado de política.

* * *

Se asegura que el Santander está en la llanta, o «canino», como se dice en argot castizo. Y al final de temporada, pase lo que pase, no va a tener más remedio que deshacerse de Zubiría, Camús y Aitor Aguirre.

El déficit, se asegura, asciende a los cincuenta millones de pesetas.

Claro que en el fútbol se habla de millones como en los créditos esos que dicen que están dando a España. Uno pierde la cuenta.

* * *



Ballesteros.

Ballesteros, ya lo saben, ganó el Open de Golf de Francia. Es curioso que empecemos a entrar en el Mercado Común con los deportes de los ricos. Otra cosa será meter en él a nuestros labradores, que también tienen que ver con el verde del campo..., pero de otra manera.

* * *

Se han traído a España un maestro de maestros de tenis para enseñar a los futuros maestros. Y no es un trabalenguas. Es el colombiano Uriel.

Y me decía él el otro día que, seguramente, perdería en un partido contra Santana.

—Pero yo sé enseñar, gracias a un método especial, mejor que él.

* * *

Julián Marco ha retirado su candidatura a la presidencia de la Federación Española de Atletismo.

Primero ofreció una coalición a De Hoz. Y este no aceptó, seguramente muy consciente de su propia fuerza.

Después se la ofreció a Forcano.

Y ahora no hay nada de nada.

Porque, según estudios realizados por expertos, Forcano no va a conseguir más de un cinco por ciento de los votos.

Y malo es juntar hambre con necesidad...

* * *



Santana.

¿Cómo es posible que el Real Madrid pida tres millones de pesetas por partido para jugar en Méjico y seis millones y medio para jugar en España?

Partidos amistosos, claro.

De todas formas, lo que uno no se explica es quién diablos va a pagar por ver jugar al Real Madrid.

* * *

Si hasta su propio entrenador lo reconocía la otra noche, refiriéndose a cierta persona que estaba haciendo muy mal papel:

—Este actúa como el Real.

Lo decía con una sonrisa. Pero le dolía. Claro que Miljan espera sacarse la espina en la próxima temporada. Y puede hacerlo. Si no se van los demás, ¿por qué va a irse él? Porque lo del Madrid o se arregla con los que están o hay que cambiar hasta a las señoras que se encargan de la limpieza. Empezando por arriba, claro.

* * *

En el Jarama hubo también su anécdota pequeña, pero significativa. Sabido es que los periodistas italianos no le tienen mucha simpatía a Nicky Lauda.

—Sobre todo, porque es de un carácter frío, distante. Parece un auténtico alemán.

Sin embargo, los mismos periodistas tienen una gran simpatía por Fittipaldi, al que quisieran ver, de nuevo, al volante de un bólido, de un Ferrari. Y ellos se hicieron su propio montaje. Se llevaron a Fittipaldi al coche de Lauda, le montaron en él y empezaron a hacerle fotografías.



Miljanic.



García Verdugo.

Hasta que llegó Lauda y puso cara de pocos amigos.

* * *

Se da por seguro que, pase lo que pase, el Rayo Vallecano va a prescindir, de cara a la próxima temporada, de García Verdugo.

—¿Por qué?

—No están contentos, a pesar de todo. Lo de los entrenadores se está poniendo más difícil todavía. Ya..., ni triunfando.

LA MOTO MAS PODEROSA DEL MUNDO



● Oiga, de parar, nada. Todo lo contrario: correr, correr más cada día, si es que todavía ello es posible. Cuando uno piensa que ha acabado su capacidad de sorpresa en esto de las prisas sobre ruedas o alas, pues resulta que no. «Nace» un avión más rápido, o un coche más veloz. En el caso que nos ocupa es una moto. Dicen que es la más potente del mundo. Es una Harley Davsn FLH 1200. Cuando se la pone en marcha, casi vuela, pues volar es ir a más de trescientos kilómetros por hora. La presentación del nuevo «monstruo» se ha hecho por todo lo alto. Y ha habido, como es lógico, hasta miaja de «sexi». Vean, vean si no a la bella modelo que, quizá en un contrasentido, practica el relax sobre la potentísima máquina. Vamos, que es algo así como la bella y la bestia...

UNA ENCUESTA REALIZADA POR MIGUEL VIDAL.
FOTOS: ARCHIVO

LOS LIDERES POLITICOS Y EL DEPORTE (6)

HOY, PIO CABANILLAS GALLAS, PRESIDENTE DEL PARTIDO POPULAR

«EL DEPORTE NO SE DEBE NI POLITIZAR NI APROVECHAR POLITICAMENTE»

«NO ES DESEABLE QUE EL ESPAÑOL DEL MAÑANA SEA UN MERO HINCHA O UN FOROFO DE RESULTADOS»

«LOS DEFECTOS DEL DEPORTE SON LOS MISMOS QUE LOS DEL PAIS: IMPROVISACION, FALTA DE METODO, TRATAMIENTO ANARQUICO...»

«LAS VIRTUDES TAMBIEN SON LAS NUESTRAS: GRAN CAPACIDAD DE REACCION, VITALIDAD Y PASION»

● *Hubo que formularle las preguntas un poco a salto de mata, debido a ineludibles compromisos del personaje. Don Pío Cabanillas, que en su época de estudiante fue mandado por sus padres a Granada para que no fichara por un equipo de campanillas de su tierra, nos recalcó que hablaba a título personal, ya que el manifiesto sobre el deporte de su partido se encuentra actualmente en plena fase de elaboración. De todas formas, el señor Cabanillas, antiguo deportista y buen conocedor del deporte, toca, con la agudeza que le caracteriza, todos los puntos de nuestra encuesta. Más en profundidad que en extensión, como corresponde a un hombre que en sus años mozos —aplicando un símil deportivo— buscaba directamente el gol con el número ocho a la espalda. En definitiva, las respuestas del actual presidente del Partido Popular, don Pío Cabanillas Gallas, son las siguientes:*

NUESTRAS PREGUNTAS

1. ¿Cuál es el punto de vista de usted o de su partido sobre la importancia del deporte?
2. ¿Cree que se debe politizar el deporte?
3. ¿Es partidario de un Ministerio de Deportes?
4. ¿Debe el deporte seguir nutriéndose económicamente del ingreso de las quinielas o debe ser el Estado quien lo subvencione?
5. ¿Cree que son útiles y rentables los tres mil millones de pesetas que se vienen invirtiendo actualmente en el deporte?
6. ¿Le parecen mucho o poco?
7. La educación física, como asignatura obligatoria, ha desaparecido de la Universidad. ¿Cree que ha sido acertada la medida?
8. ¿Cómo podría impulsarse la práctica deportiva a través de la Universidad, del Ejército, de las fábricas?
9. ¿Cuáles son los grandes defectos de nuestro deporte?
10. ¿Y las virtudes?
11. ¿Cuál es la importancia social del deporte?

1. Contesto a título personal. Creo que la importancia del deporte desde el punto de vista político es más bien la de ser capaz de crear unas reglas de conducta y de comportamiento. Educar para la competencia en cualquier ámbito de la vida es un modo civilizado de educar. Desde el punto de vista humano, es una forma de realización generadora de estímulos y capaz de crear unas sólidas bases de compañerismo y de participación. Por ejemplo, el espíritu de equipo. Es increíble pensar la solidaridad humana que surge, incluso en la infancia, cuando un conjunto de chicos se consideran unidos por un vínculo deportivo. Hay una enorme «sanidad» en esos momentos vitales.

2. Desde luego que no. Ni politizar ni aprovechar políticamente. Por eso soy poco partidario de algunos países que transforman al deportista en un funcionario destinado a obtener récords. Es cierto que con ello se consiguen éxitos aparentes en olimpiadas y campeonatos, pero hay un predominio en esos fenómenos del espectáculo y de aprovechamiento del deporte ajeno a su auténtica esencia. Lo importante no es ser el primero del mundo, lo importante es que haya muchos en el mundo que puedan ser primeros.

3 y 4. La labor del Estado en el deporte debe estar dirigida a facilitar los medios y a proporcionar la infraestructura deportiva: que se pueda jugar, que haya sitios para jugar y para practicar. Pero no debe dirigir el deporte. La gran orientación en esta materia es fomentar la creación, el desarrollo, la madurez de las asociaciones deportivas de índole privada que logren contar con la solidaridad, con el interés y con el apoyo de sus componentes. El español del mañana tiene que sentirse no solo miembro de una familia, sino también vecino en una comunidad, miembro de un club deportivo y tiene que hacer y sentir el deporte. No es muy deseable que sea un mero «hincha» o un «forofo de resultados».

5 y 6. No conozco a fondo la dimensión cuantitativa necesaria para resolver el tema de las instalaciones



EL PERSONAJE

La biografía de don Pío Cabanillas Gallas es, a grandes rasgos, la siguiente:

● Nace en Pontevedra el 13 de noviembre de 1923.

● Licenciado y doctor en Derecho con premio extraordinario, académico de la Real de Jurisprudencia y Legislación, profesor universitario y letrado de la Dirección de los Registros, notario y registrador de la Propiedad, vocal de la Comisión General de Codificación, vicepresidente de la Comisión de Justicia del Instituto de Estudios Políticos y académico de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación.

● Fue subsecretario de Información y Turismo desde 1962 a 1969, y ministro de Información y Turismo en 1974. En 1966 redactó y defendió ante Las Cortes la Ley de Prensa de 1966, primer intento liberalizador en el régimen español.

● Consejero del Reino por elección en representación de todas las profesiones españolas durante cuatro años, de 1967 a 1970, y después, de 1970 a 1974, consejero y secretario del mismo Consejo por elección de los procuradores familiares.

● Casado y padre de un hijo.

● Presidente del Partido Popular.



Hojeando AS-COLOR, revista de la que su hijo es ferviente lector.



Don Pío Cabanillas es un hombre desbordado por el trabajo. Esta estampa de reposo es poco frecuente en él.



«El Estado no debe dirigir el deporte...»



Da la impresión de que va a marcar un número de teléfono, pero no. Es un efecto óptico. El señor Cabanillas señala un punto imaginario mientras responde a una de las preguntas.

deportivas. Sin embargo, creo que una buena fórmula sería, en primer lugar, un inventario de esas necesidades y después una política a medio y largo plazo que las vaya afrontando de un modo continuado y concreto. Pienso que no se deben hacer obras deportivas de un modo anárquico, y sobre todo producto de intereses locales o provinciales concretos «para quedar bien» o para conseguir éxitos «políticos».

7 y 8. Le doy una importancia enorme para que logremos impulsar la práctica del deporte al hecho de que se proporcionen medios y locales adecuados. Hay una tendencia natural en el joven a consumir energías en el ámbito deportivo. Si tiene medios, lo demás se da por añadidura, porque está en la naturaleza de las cosas la tendencia y el estímulo a competir. Mi segunda preocupación es que tengamos auténticos profesores de educación física, especializados y con unos necesarios conocimientos teóricos. Estimo que un deportista por el hecho de triunfar en un deporte no es inevitablemente un buen maestro de deporte, y me temo que casi siempre caemos en el vicio de hacer que enseñen los que triunfan en competiciones determinadas.

9. Los mismos que de nuestro país: improvisación, falta de método, tratamiento anárquico, y, sobre todo, aprovechamiento del fenómeno deportivo a efectos de «amnesia» ideológica, espectaculares o demagógicos.

10. También las mismas: gran capacidad de reacción, vitalidad y pasión. Lo malo es que estas virtudes, muchas veces entendidas o practicadas con tendencia al extremismo suelen hacernos perder el equilibrio.

11. Enorme. Crea sobre todo hábitos de paz y de convivencia. Lo que yo llamaría una auténtica necesidad nacional.

Próximo número:
FELIPE GONZALEZ, secretario general del Partido Socialista Obrero Español (r).



Con Miguel Vidal, una vez finalizado el cuestionario.

NOTA

Ante la avalancha de cartas y llamadas telefónicas solicitando información acerca de los personajes que han aparecido hasta hoy en esta serie «Los líderes políticos y el deporte», AS-COLOR no puede, materialmente, contestar a nivel particular. Por este motivo, y para aquellos lectores interesados, reproducimos los nombres y las fechas de aparición de los anteriores personajes políticos:

12 de abril: JOAQUIN GARRIGUES WALKER, presidente de la Federación de Partidos Democráticos y Liberales.

19 de abril: MANUEL CANTARERO DEL CASTILLO, secretario general de Reforma Social Española.

26 de abril: ENRIQUE TIERNO GALVAN, presidente del Partido Socialista Popular.

3 de mayo: JOAQUIN RUIZ-GIMENEZ, presidente de Izquierda Democrática.

10 de mayo: MANUEL FRAGA IRIBARNE, secretario general de Alianza Popular.



CON TAL DE NO ARRASTRARSE POR LA CARRETERA

OCAÑA HA RENUNCIADO A MAS DE CINCO MILLONES DE PESETAS

● EL ADIOS DEL CICLISTA DE PRIEGO, UNA DECISION A TIEMPO, PROPIA DEL CAMPEON ORGULLOSO QUE FUE

● EL GANADOR DEL TOUR-73 HA LLEGADO AL FINAL DE SU CARRERA ANTES DE LO PREVISTO MAS QUE POR LOS KILOMETROS QUE HA HECHO POR «COMO LOS HA HECHO»

● A Luis Ocaña se le ha criticado, muchas veces con razón, que cometía demasiados errores, tanto de programación como de cálculo en las carreras. En una palabra, el conquense ha planificado en numerosas ocasiones de manera equivocada su calendario de actuaciones. Por lo general, cuantas veces se le ha recriminado tal comportamiento —al menos cuando lo han hecho críticos bien intencionados y conociendo lo suficiente a Ocaña como para opinar con fundamento—, los hechos han terminado dando la razón a los «censores» y quitándosela al ciclista.

Sin embargo, esta vez hay que darle la razón al ciclista de Priego y felicitarle por su decisión, por su orgullo de campeón que no acepta la humillación de caminar sistemáticamente al ritmo que otros imponen y por su valentía. Ocaña ha tenido el coraje de cortar por lo sano y anunciar su adiós al ciclismo activo.

Luis no ha sido nunca un hombre de engaños, no ha sido jamás un profesional contemplativo. El sueldo que se ha ganado lo ha sudado como pocos y, desde luego, si se ve forzado a abandonar la competición antes, quizá, de lo que él mismo había previsto, es porque siempre se ha exigido a tope. Lo que él ha dicho más de una vez sobre que los kilómetros desgastan, sobre todo en función de «cómo se hacen», efectivamente se ha hecho evidente.

El, ganador del Tour-73, por otra parte, no tiene temperamento para cobijarse en el pelotón y embolsarse una sola soldada a costa de las rentas, a costa de su prestigio pasado. No acepta verse superado por profesionales que en otros tiempos eran juguetes de su clase, de su fuerza, de su brío.

En definitiva, Luis ha optado por lo mejor y, desde luego, por la solución más digna: rescindir su contrato con Frisol (antes que pretender esquivar la realidad ante los patronos del equipo holandés) y colgar la bicicleta.

Le quedan todavía por cubrir no pocos compromisos, ya que el adiós no se producirá hasta las postrimerías de la presente campaña (entre ellos, el Tour), pero Luis Ocaña Pernia ha preferido renunciar a varios millones antes de verse arrastrado por la carretera.

Si se tiene en cuenta que su contrato con el Frisol (suponiendo que fuera respetado, a pesar del previsible bajo rendimiento del conquense) asciende a cinco millones de pesetas por temporada, Ocaña ha renunciado a esos cinco millones —más premios, algún que otro «fijo», critériums, etcétera— con tal de quedarse con la conciencia tranquila y... el orgullo de gran campeón que fue intacto.

Esta vez sí, Luis Ocaña ha acertado.



LA VUELTA CICLISTA A

● SEGUN PARECE, 30 MILLONES DE PESETAS DE INGRESOS POR PUBLICIDAD ESTE AÑO

● CAUSAS PRINCIPALES DEL ESCANDALOSO FRACASO DEPORTIVO:

1. **Trazado pro-Maertens**
2. **Freddy, sin antagonistas**
3. **Demasiadas alianzas**
4. **Falta de ambición española**

● Jamás hubo Vuelta Ciclista a España tan pobre. En sus 32 ediciones, la Ronda nunca había caído tan bajo y su historia había sido tan descaradamente misérrima. El espectáculo no ha existido, la lucha deportiva tampoco. La desilusión, el fracaso y la estrepitosa derrota han ocupado el lugar que debiera haber tenido la batalla deportiva, la pugna por el triunfo final y la rebelión permanente de unos protagonistas contra otros en aras, aquéllos y éstos, de lo mejor.

En el fondo, a nadie puede sorprenderle demasiado por varios motivos. En primer lugar, porque el trazado se confeccionó a la medida del campeón del mundo, Freddy Maertens; en segundo, porque al campeón del mundo no se le buscaron rivales de categoría (a nadie engañó la Vuelta con la presencia a última hora de un Ocaña que ya lo ha dado todo). Estos dos fortísimos condicionamientos previos al banderazo en Dehesa de Campoamor —primer motivo de empobreci-

LAS ENTRADAS DE DIEZ DUROS SE PAGARON A 400 PESETAS EN LA REVENTA...

NADIA COMANECI SOLO SE DIVIRTIO EN LOS TOROS

● PARA QUE SE ENTRENASE EN ALUCHE, HUBO QUE «LIMPIAR» DE APARATOS LA DGD

● Desde la Olimpiada de Montreal, especialmente, la jovencísima gimnasta rumana revolucionó en todo el mundo la gimnasia femenina. La «novia de Montreal», como llamaron entonces a la joven y triste gimnasta, aumentó el vocabulario de este deporte con las «figuras Comaneci», la «salida Comaneci» y, sobre todo, con el establecimiento de unos topes de edad que sólo la natación había conocido hasta entonces. Y es que desde los últimos Juegos Olímpicos hay que hablar obligatoriamente de «antes y después de la Comaneci», porque si antes era corriente ver gimnastas de veintitantos años, ahora una joven que ha pasado el cabo de los veinte es considerada ya como una veterana más o menos ilustre.

Las exhibiciones de Nadia en Barcelona y en Madrid fueron —justo es decirlo— auténticos acontecimientos deportivos; acontecimientos que demostraron que la afición española no sólo se interesa por el fútbol, el ciclismo, el baloncesto o el boxeo, por ejemplo, sino que, cuando los acontecimientos valen la pena, hasta deportes que normalmente no tienen la aceptación de las masas en España hacen funcionar la reventa de entradas cuando la ocasión merece la pena... Y ése fue precisamente el caso de Nadia Comaneci, que hizo subir la cotización de las localidades de diez duros hasta ¡cuatrocientas pesetas en el mercado negro!

Lo único que lamentaron los aficionados es que no apreciasen nunca en el rostro de la rumanita la sonrisa. Es más, llegaron a acusarla de antipática. Y no lo es. Lo que ocurre es que la Comaneci no sabe lo que es jugar con una muñeca, saltar y brincar por los campos a su libre albedrío, sentirse niña, niña en definitiva, porque su entrenamiento llega a límites insospechados y siempre tiene a su lado una doctora que no le deja comer ni beber lo que, deportivamente, no le conviene, y que le recuerda que tiene que tomarse esta vitamina y aquella pastillita y mantener siempre un régimen severísimo de comidas.

Los únicos que la vieron reírse a mandíbula batiente fueron los que la observaron en la corrida de toros que presenció en Madrid. Y es que entonces, sí; entonces Nadia Comaneci, ante aquel espectáculo de luz, color, ambiente inusitado para ella y una belleza plástica jamás presenciada por la rumanita, Nadia se divirtió de lo lindo..., borrando de su rostro su aparente tristeza. Claro que, vistas las cosas desde todos los ángulos, también resulta triste que para que la campeona olímpica se entrenase en Aluche hubiese que «limpiar» prácticamente de aparatos el gimnasio de la DGD (antes DND). Y es que, claro, la gimnasia, a pesar de los extraordinarios progresos realizados por nuestras gimnastas, gracias a sus dirigentes, monitores y mecenas, está aún muy lejos de tener las instalaciones que requeriría cada barriada.

¡Todo se andará!



ESPAÑA, UN EXITO... PARA LOS ORGANIZADORES

miento de la Ronda— no fueron los únicos. Luego, sobre la marcha, las alianzas a favor de Freddy Maertens fueron tantas y tan descaradas, que la Vuelta Ciclista a España se convirtió en un espectáculo seudodeportivo o, para mejor decir, en una humillante manifestación que despreştigiaba al deporte español y, ¿por qué no decirlo?, de alguna manera también al país.

A estas alianzas hubo que añadir todavía un nuevo lastre: la falta de combatividad, la falta de auténtica batalla, la renuncia voluntaria de quienes podían declarar la guerra al líder, a jugárselo todo a una carta. De esta forma, en fin, un pelotón cansino, derrotado de antemano, vencido por dentro —donde el espíritu se hace lucha, y ambición, y riesgo generoso en busca de lo mejor—, culminó su espantoso ridículo.

Y mientras tanto, claro, los organizadores, a lo suyo. ¿Es que acaso iban a entonar el «mea culpa», reconociendo sus garrafales errores (por no decir otra cosa) de planteamiento? No, en absoluto. Eran tantos los despropósitos, que



hubiera faltado papel para enumerarlos con cierto orden y un mínimo de explicaciones. Tendrían que haber respondido a cuestiones tan incómodas como éstas:

¿Por qué hicieron el recorrido a la medida de Maertens?

¿Por qué no trajeron dos o tres antagonistas de categoría, dignos del campeón del mundo?

¿Por qué no contrataron un pelotón de cien hombres en el que no tuvieran entrada los comparsas?

A ellos —los hechos cantan— lo que realmente parece preocuparles es el negocio, su negocio. Importa poco que una manifestación nacional se derrumbe, importa poco que la impresión ante España y ante el mundo sea lamentable. Lo que cuenta es el beneficio final.

Según nuestras noticias, a los dos millones de pesetas que la DND entrega a la organización como subvención (a través de la Federación Española), hay que sumar un buen puñado de millones en publicidad. Gracias al apoyo de Televisión Española, que pasa todos los días un resumen de la etapa en diferido, los organizadores de la Vuelta obtienen contratos de publicidad por un valor próximo a los ¡treinta millones de pesetas! Como lo oyen: treinta millones contantes y sonantes.

Naturalmente, de esta suma tienen que pagar «fijos», hoteles y algunas cosas más, pero el negocio es redondo. Sobre todo si se tiene en cuenta que en realidad son bien pocos los que se «guisan y se comen» el asunto.

En cierta ocasión oímos comentar, estando en Bilbao, que el beneficio neto para uno de los principales personajes de la Vuelta no era inferior a seis millones de pesetas y, a la vista de las cifras que, según parece, se han barajado este año, probablemente se supera esa suma y no por poco.

Vistas así las cosas, ¡qué más da que Maertens imponga condiciones! ¡Qué más da que no vengan figuras! ¡Qué más da que haya alianzas! ¡Qué más da que los ciclistas luego, en la carretera, se lo tomen a chifla! Lo que cuenta es el negocio, y para los organizadores, evidentemente, la Vuelta a España es un rotundo éxito.

DESPUES DEL 0-2 DE RUMANIA ANTE YUGOSLAVIA A DOMICILIO...

Y AHORA, ¿QUE, SEÑOR KUBALA?

● Por mucho que los aficionados quieran justificar ahora que Rumania no es una selección tan pobretona, desgarbada, desganada y raquítica de ideas como se dijo a raíz del 1-0 sobre España en Bucarest, la verdad está muy lejos de esos argumentos.

Sí, ya se sabe que hay ejemplos elocuentes: que Grecia —por poner únicamente el ejemplo más reciente— ha ganado a Rusia en Atenas y ha dejado a los soviéticos al borde del K. O. (por lo menos) de cara a la fase final del Mundial de Argentina.

Permítanme una sola reflexión: si los resultados lo son todo, a ver cuándo se tiene en cuenta ese axioma para exigir responsabilidades al seleccionador de turno, que, con muchos resultados floridos en partidos amistosos, está siendo incapaz de llevar al equipo de España a una sola fase final de la Copa de la UEFA de selecciones nacionales y, menos aún, de un Mundial.

Pero, en fin, con todos estos argumentos me estoy yendo por las ramas. Lo que pretendía decir —o, mejor dicho, recordar— es lo que ya dijeron algunos críticos de este país a propósito del Rumania-España. Evidentemente, Rumania se comportó en aquel choque como una selección vulgar, roma de ideas, sin mayor virtuosismo que el del coraje y, desde luego, batible por un equipo español más ensamblado que el que jugó en Bucarest.

Que, después de aquella pobre impresión, la misma o muy parecida selección de Rumania haya vencido a Yugoslavia a domicilio, no hace cambiar aquella evidencia primera. A lo sumo, demuestra que el fútbol no es matemática pura.

Ahora bien, con ese 0-2, Rumania ha dado un paso de gigante hacia Argentina, mientras Yugoslavia y, de rechazo, España ven comprometidísimo su viaje a Buenos Aires. Con ello, claro, uno no quiere sacar las cosas de quicio —ni, menos aún, perder la remota esperanza de ver ganar a España todos sus compromisos previos al Mundial y salvar así una clasificación que en estos momentos está semiperdida—; pero, recordando el 1-0 de Bucarest, uno se pregunta: «Y ahora, ¿qué, señor Kubala?»



DIVORCIO, NO; SEPARACION... A PETICION DEL CLUB

POR QUE SOLO SE HA TELEVISADO UN PARTIDO DEL HERCULES

● Un socio del Hércules ha escrito a Don Trágala y le ha enviado el recorte de un periódico, en el que, bajo el título de «Divorcio entre TVE y Hércules», hemos leído un «gracioso» comentario. En la edición alicantina del periódico murciano, entre otras cosas, se lee: «Todo parece indicar que el Hércules debe contar con muy pocas simpatías en TVE, en lo que se refiere al departamento de programas deportivos. Seguro que son tan pocas simpatías como en otros aspectos alicantinos se tienen por aquella casa en los distintos aspectos informativos, incluidos datos climatológicos.» Y el comentarista prosigue su «punto de vista» con estas palabras: «Entre TVE y el Hércules existe un total divorcio, desde que el club alicantino reconsideró la propuesta de los dirigentes de TVE para televisar partidos desde el Rico Pérez. Parece que no se perdonó que el presidente del Hércules se negara a que se ofrecieran por la pequeña pantalla partidos que le interesaban al centro de producción, como eran las visitas a Alicante del Real Madrid o Atlético de Madrid y Barcelona... Pero el Hércules, defendiendo sus intereses económicos, y en vista de que televisar el partido contra el Athletic de Bilbao reventó la taquilla, no consintió...»

Decíamos que el comentario es «gracioso», porque a todo el que esté en el secreto del tema no puede producirle otra cosa que hilaridad. Y es que eso de que el Hércules «no consintió» es como decir que Mariano Medina hace que llueva en Alicante, cuando «no consiente» que haga calor, cuando le apetece... «¡Caracol, col, col, saca los cuernos al sol!» Pero, en fin, volviendo al tema del fútbol y pensando que muchos aficionados —especialmente los alicantinos— se preguntarán por qué se ha televisado esta temporada sólo un partido desde el estadio Rico Pérez, el del 24 de febrero, hay que decir que TVE y el Hércules habían firmado un contrato por el cual se televisaría uno de los dos partidos que el club alicantino disputase en su campo contra el Atlético de Madrid o el Barcelona; otro que no fuese ante el Real Madrid, Valencia y Zaragoza, y el Athletic de Bilbao, pero el señor Rico Pérez pidió que TVE rescindiese su contrato y TVE accedió.

El club alicantino rogó que no se cumpliese el contrato, que ya estaba aceptado y firmado, y ese «departamento de programas deportivos» aludido no le obligó al Hércules a cumplir su compromiso. No hubo, pues, divorcio, sino separación de bienes y cuerpos..., a petición del propio club. ¡De nada!

Pero que cada palo aguante su vela y que cada cual sepa el porqué de las preferencias... de cada club. Don Trágala, por lo menos, no tiene tantas tragaderas como para tragarse ciertas cosas como se dicen por ahí.





EL AGUILA ATACA

«LA VUELTA

principio, completamente absurda.

—Supongo que eso lo sabían muy bien los que la organizaron.

—Claro que lo sabían. Claro que lo saben. Si quieren hacer una Vuelta sin figuras, que no la llamen Vuelta a España. Que la llamen Vuelta a Bilbao, o a Badajoz, o como quieran, pero que no la llamen Vuelta a España; porque así lo único que hacen es desprestigiar esta carrera, que tiene su buen prestigio.

—Estaba Ocaña...

—Sí, han querido enfrentar a Maertens a Ocaña. Es de risa. Yo se lo dije a Ocaña, no hace mucho, en una ocasión en que coincidimos. Ocaña no tira,

cura, eso sí, despacharlos aprisa:

—Decía que se lo han puesto como las carambolas del rey ese... Porque hay competiciones y competiciones. Yo no me cansaré de decir nunca, donde sea y ante quien sea, que el Tour que yo gané era muy distinto al que ganó Luis Ocaña. Cualquiera que entienda, que sepa de esto, que compare, si quiere...

—¿Y la culpa a quién hay que echársela?

—La culpa... no sé. Pero basta con decir que no ha venido ningún equipo francés a la Vuelta. ¿Qué pasa, que en Francia no hay buenos profesionales? Yo creo que sí. Lo que pasa es que, como decía al principio, han querido hacer la

Escribe: HERAS LOBATO

A Federico Martín Bahamontes, a veces, le hierve la sangre en Toledo. A Federico Martín Bahamontes, estoy seguro, le gustaría, a veces, montarse en una de las bicicletas de su tienda de deportes e irles a enseñar a esos «peseteros» —que son palabras suyas— lo que es correr con coraje y dignidad.

«Pero yo estoy retirado... No resisto, eso sí, mirar de vez en cuando los periódicos por encima, por ver cómo va la cosa. Y me da pena.»

A Federico le han invitado, hace poco, a que fuera al final de la Vuelta a imponer un maillot a uno de los ganadores:

«Y yo aceptaría de buena gana, por la marca. Pero me negué a ir. ¿Para qué? Si fuera, una vez allí, al ver a algunas gentes que andan por el mundo del ciclismo, creo que me desmelenaría. Sí, si hubiera ido habría sido para llamar sinvergüenzas a los que componen esa banda.»

Federico insiste en que está retirado. Como si quisiera excusarse de darle suelta a la lengua. Porque cuando lo hace... Ya dijo, cierta vez, uno de los enemigos declarados de Bahamontes:

«A Federico le pierde el pico...»

Y puede que sea verdad. Porque Federico, castellano de Toledo, tiene las verdades a flor de piel, a flor de lengua, y las suelta, sus verdades, contra moros y cristianos. Y es que Bahamontes —defectos aparte— siente el ciclismo en lo más hondo.

—¡Y lo están hundiendo!

—Quizá esta Vuelta ha sido una demostración.

—Ha sido una demostración completa. La Vuelta a España de este año fue, desde el



Bahamontes, en su época de corredor, subiendo el col de L'Aubisque.

«QUE NO LA DESPRESTIGIEN. QUE LA LLAMEN VUELTA A BILBAO, O A EXTREMADURA... PERO NO A ESPAÑA»

«QUISIERON MONTARLO TODO SOBRE DOS HOMBRES, MAERTENS Y OCAÑA, Y OCAÑA YA NO TIRA»

«Y EL PRESUPUESTO VA BIEN. PERO HAY QUIEN BARRE, ESTRUJA, PARA ADENTRO»

«NO HAY PROFESIONALES. HAY PESETEROS»

porque eso se ve claramente. Le dije que tenía que plantear su vida profesional; que se quede un año sin correr, que se recupere, porque así, está bien visto, no tira. Su rendimiento es nulo.

—¿Y qué le dijo?

—Nada.

Federico ha entrado ya en «carrera». Le vienen a la lengua las cosas que piensa y, cree que cargado de razón, las va soltando.

—Lo peor es que han estado corriendo todos para Maertens. Y como él es bastante listo corriendo, pues ha pasado lo que ha pasado. Se lo han puesto muy fácil entre todos. Así, cualquiera. Porque ha tenido a los holandeses y a los dos equipos españoles. Porque como los del Kas y el Teka se han dedicado a hacerse la competencia entre ellos, pues, divinamente. Está claro que la Vuelta tenía que tener como figura a un campeón del mundo. Y como Merckx ya no está, pues ahí estaba Maertens. Pero la Vuelta no se prestigia así. La Vuelta se prestigia cuando gana un campeón..., compitiendo con campeones. ¿Y qué campeones ha habido? Eso es lo que me pregunto.

Federico tiene que interrumpir a veces la conversación para ocuparse de algunos asuntos de sus negocios. Pro-

Vuelta con dos hombres. Y eso no puede ser.

Toma aliento:

—Y lo que pasa es que muchos de los profesionales de hoy están dejando de ser profesionales. Son solo «peseteros». Yo los llamaría así. Sencillamente.

—¿Dónde está la solución?

—Es sencillo. Hay que hacer una Vuelta a España. No un simulacro de vueltas regionales. Porque de esas ya hay.

—Quizá haga falta más presupuesto...

—No, si el presupuesto en sí, por lo que yo sé, va bastante bien. Lo que sería necesario es que algunos no quisieran barrer tanto para adentro. Porque es que no barren, estrujan.

—¿Y quiénes son los que estrujan?

—No lo sé...

Y, como para dar una pista:

—Pero eso se lo pueden preguntar, por ejemplo, al señor Albéniz, que todavía estoy esperando a cobrar los premios que gané en la última Vuelta a España que corrí. Ese señor es uno de los listos que hay en el ciclismo español, que hay muchos. Hubo un jaleo, que si no se había pagado no sé qué... El caso es que me quedé sin cobrar. Yo no entro ni salgo en esos jaleos. Y sé que sudé como el que más para ganar ese dinero que todavía, y la

DESDE SU RETIRO DE TOLEDO:

A ESPAÑA HA SIDO ABSURDA»



Han transcurrido tres años. En una Vuelta a España, Bahamontes dialoga con Ocaña.

«Y LA CULPA ES DE UNOS CUANTOS LISTOS QUE RODEAN AL CICLISMO»

«QUE LO DIGA EL SEÑOR ALBENIZ... QUE TODAVIA NO HE COBRADO LO QUE GANE EN LA ULTIMA VUELTA. O EL SEÑOR BERGARECHE...»

«NO HAY DIRECTORES. HAY GENTES QUE SE HAN METIDO AHI, INCAPACES DE TRABAJAR EN UNA EMPRESA CUALQUIERA»



En el Museo de Cera contempla su imagen.

Vuelta a que me refiero es la del sesenta y cinco, no he cobrado.

—¿Y la Federación qué papel tiene en todo esto?

—Se echa a menudo la culpa a la Federación, pero yo no creo que tenga tanta.

—¿Qué razones hay para disculparla?

—El mundo del ciclismo es muy complejo. Y hay una serie de sujetos ahí metidos con los que es difícil acabar.

—Y de los que usted acabó hasta las narices, ¿no?

—Naturalmente. Por eso estoy retirado.

—Pero sigue con sus amateurs...

—Sigo. Porque es reconfortante ver que todavía hay hombres que corren, que hacen deporte, que son sanos.

—Lo que sucede es que luego se pasan al campo profesional. ¿Y una vez allí siguen siendo sanos?

—Ese es otro aliciente para mí. Ver que esos hombres se pasan al terreno profesional, como es lógico que lo hagan. Porque dicen que hay muchos equipos amateurs, pero, ¿de dónde han salido los que han ido a equipos de categoría? Ahí están Viejo, Torres, Oliva... ¿De dónde han salido? Melero también fue nuestro. Y ahí está.

—Pero lo cierto es que no han hecho, en esta ocasión, un papel demasiado brillante...

—¿Cómo lo iban a hacer? Les mata la desorganización y la falta de gentes, en los puestos directivos, que sepan de verdad de qué va el ciclismo.

—Alguno sabrá...

—Alguno. Pero hacen falta hombres que conozcan a fondo este deporte, que sepan dirigir. Porque no hay directores. ¿Qué clase de dirección ejercen? Se ha dado el caso de que casi todos los corredores iban colocados, y así no hay manera. Porque si todos hacen la guerra por su cuenta, si todos van a ganar, ¿quiénes van a hacer de gregarios? Y esos hombres son necesarios. Es preciso nombrar, antes de la salida, dos jefes de fila. Es preciso que las cosas se hagan con disciplina y con orden. Y esto no se hace. Uno avanza, va el primero, y llega un momento en que no sabe si lo que tiene que hacer es seguir, o pararse en la cuneta, o esperar a que venga el coche a ver qué es lo que le dicen...

—Eso también es rivalidad...

—Pero absurda. Porque faltan directores. Porque el ciclismo está lleno de hombres que no han podido, o no han sabido trabajar en una empresa cualquiera, y se han metido en ese deporte a vivir. Y así sucede lo que sucede. Si todos queremos ganar, ¿quién se beneficia? Maertens, como ha sucedido en este caso.



Una charla con nuestro compañero Heras Lobato.

Bahamontes, como decía al principio, debería de haber ido a poner un maillot. Y se negó.

—¿Qué haría yo, me pregunto, si me llego a ver cara a cara con esa gente?

—Eso, ¿qué haría?

—Llamarles sinvergüenzas.

—Eso no hubiera arreglado nada, seguramente.

—Por eso no he ido. Si es que si yo me pusiera a contar casos... ¿Es que no había llamado cien veces al señor Bergareche y me decía la secretaria que no estaba? Hasta que un día llamé diciendo que era Langarica, y la secretaria me citó. Cuando vio que era yo..., el señor Bergareche ya no estaba... y poco después se asomaba al balcón riéndose. ¿Es que hay derecho a esto?

Y me advierte:

—Se puede decir a voz en grito, porque yo no pienso volverme atrás.

—Está dicho.

—Mejor. Que lo sepa todo el mundo. Que se sepa por qué se está hundiendo el ciclismo en España, a beneficio de unos cuantos listos, que campan por sus respetos.

—Que se sepa.

—Y, cuando haya otro rato, tengo muchas más cosas que decir.

UN MONOPLAZA DE FORMULA 1, PRODUCTO ARTESANO

LOS ENTREBASTIDORES DEL GRAN CIRCO AUTOMOVILISTICO

NACIO EL NUEVO

Un reportaje de Tomás DIAZ-VALDES, enviado especial (fotos del autor)



La carrocería o carenado es moldeado en principio sobre escayola. Sobre esta se introducen todas las mejoras necesarias. La fase final es la construcción de una carrocería en resina y fibra de vidrio.



Sobre una bancada comienzan a darse los primeros pasos en la construcción del chasis. La madera es un elemento base que será sustituido por el metal.



Otra de las etapas más importantes es la prueba de penetración aerodinámica sobre banco de rodillos. El resultado es un factor importantísimo en la competitividad del vehículo.



Naves de Renault-Gordini, donde se ha diseñado y construido el prototipo y vehículo definitivo.

HACE casi cuatro años, el que esto escribe viajaba a Inglaterra. El motivo no era otro que el de conocer las «entretelas» de ese gran circo llamado Fórmula 1. Y, la verdad es que después de casi una decena de días por aquellas tierras del verdor permanente, nos llevamos una gran desilusión. Lo que esperábamos como una gran factoría con cientos de operarios, era un sencillo barracón de una granja abandonada. Eso sí, limpio como el jaspe, en el que trabajan doce auténticos artesanos de la mecánica automovilista.

Sorprendidos ante tales circunstancias, no dudamos en proseguir nuestra investigación. ¿Quién sabe? Aquello podía ser una excepción. Sin embargo, la visita siguiente confirmaba la anterior. Excepción hecha de Lotus, el resto de los «constructores» ubicados en Inglaterra no eran otra cosa que un grupo de extraordinarios aficionados, que, gracias al apoyo económico de importantes firmas comerciales, que no tenían que ver con el automóvil –cigarrillos, relojes, bebidas, etcétera–, todas ellas internacionales, podían llevar a cabo sus aficiones embolsándose suculentas cifras de dinero. Una cosa habíamos comprobado: la Fórmula 1, sin el apoyo publicitario, quedaba reducida a nada.

Había cambiado mucho. Pocos puntos en común con los adorados años de Alfa Romeo, Maseratti, Mercedes, Ferrari, etcétera. Tan solo esta última estaba presente. El resto, las demás, habían desaparecido de la «gran fórmula». El desembolso económico que supone participar no correspondía al fruto que podía ofrecer. Las marcas de automóviles se retiraban, dejando paso a los aficionados ingleses –grandes, indudablemente– que, con más amor –en principio– por el deporte que otra cosa, ponían en marcha los primeros cimientos del Gran Circo de la Fórmula 1. Una perfecta organización dirigida por un cerebro gris, Bernie Eccleston, quien, en cuatro años, se ha hecho dueño y señor del «show». Juez y parte del programa, exige, ofrece y distribuye a su antojo los millones de dólares –muchos, muchísimos– del mayor espectáculo del mundo. Basta decir –por poner un ejemplo de su autoridad– que en circuitos como el de Mónaco, donde solo se permite la salida a 22 coches, él, por «decreto Eccleston», incluye los veinte monoplazas de los constructores, admitiendo un participante nativo y otro que hubiese puntuado en competiciones anteriores. Además, exige a la organización la suma de 350.000 dólares, amén de toda una serie de normas de seguridad que pueden ser más o menos rígidas de acuerdo con el «trato» de las organizaciones. Dicho dinero es distribuido nada equitativamente entre los miembros de las escuderías, según criterio de unas reuniones «democráticas». En fin, no hemos querido «urgar» más este tema, porque resulta un tanto espinoso. Y, además, no es el motivo de este trabajo.

COMO SE CONSTRUYE UN MONOPLAZA DE F-1

Decimos anteriormente que los monoplazas de F-1 son un auténtico producto de la afición y los conocimientos de un grupo de hombres apasionados que viven por y para el automovilismo. Artesanos, en la mayoría de los casos –excepción hecha de B. R. M., Ferrari y Matra–, montan elementos comunes, como son el motor (Ford V-8 de 3000 c. c., preparado por Chroswort), transmisión Hewland, frenos, etc. Solo se limitan a la concepción del chasis, sistema de suspensión, etc. Es decir, un taller con una buena soldadura, una plegadora de chapa, un torno y una fresa, tiene capacidad suficiente para construir un monoplaza. El que sea competitivo o no, es harina de otro costal; aquí, lógicamente, influye el ingenio de sus creadores.

Sin embargo, cuando todo hacía pensar que la F-1 quedaba en manos de estos pequeños constructores, salta la noticia: la Regie Renault, concretamente, Renault Sport, se incorpora a la F-1. Desde hacía bastantes años, era la primera vez que una marca de automóviles de gran serie se incorporaba al Gran Circo. Los técnicos de Renault Sport habían trabajado en el más absoluto secreto para diseñar y fabricar un coche de competición. Un F-1 totalmente original, salvo el cambio y transmisión, que, por razones obvias, se monta el famoso y experimentado Hewland. El resto: motor, chasis, suspensiones..., son originales Renault, diseñados por la Sociedad Renault Gordini, cuyas instalaciones están ubicadas en la zona industrial de Viry–Chatillon, cerca de la zona sur de París.

Y allí estuvimos. Queríamos presenciar el nacimiento de un nuevo monoplaza de F-1. Algo nuevo y atractivo para nosotros, que, además, ofrecía la oportunidad de visitar una auténtica fábrica de automóviles de competición.

Renault-Gordini es una sociedad anónima, filial de la Regie Renault. Sus instalaciones tienen una superficie cubierta de 2.260 metros cuadrados, inferiores a las dimensiones de un campo de fútbol, por dar un ejemplo. Actualmente, trabajan en la misma 64 personas con un denominador común: apasionados del automovilismo. La actividad de esta sociedad es la de estudios y construcción de motores prototipos de altas prestaciones, como es el motor V-6 de dos litros, ganador del Campeonato de Europa de F-2 del pasado año, al que se ha tomado como base para el motor de 1500 c. c., equipado con turbo-compresor montado en el monoplaza de F-1.

En abril de 1976 se terminaba el primer prototipo experimental, probándose en el circuito madrileño del Jarama. En enero de este mismo año se daban los toques finales del chasis y se realizaba la primera maqueta del casco en madera; en febrero, el chasis estaba terminado y se comenzaba a discutir las formas del carenado sobre escayola; en marzo se montaban todos los componentes, pasando al estudio final de aerodinámica; y el 10 de mayo, después de ser ensayado por el piloto francés Jabouille, se presentaba en París a los medios informativos de todo el mundo. Había nacido un nuevo F-1: Renault Sport RS01. Un coche totalmente francés: chasis, motor, neumáticos, diseño y piloto. Veinticinco hombres forman en el equipo. Veinticinco hombres con una meta: ganar.

RENAULT DE F-1



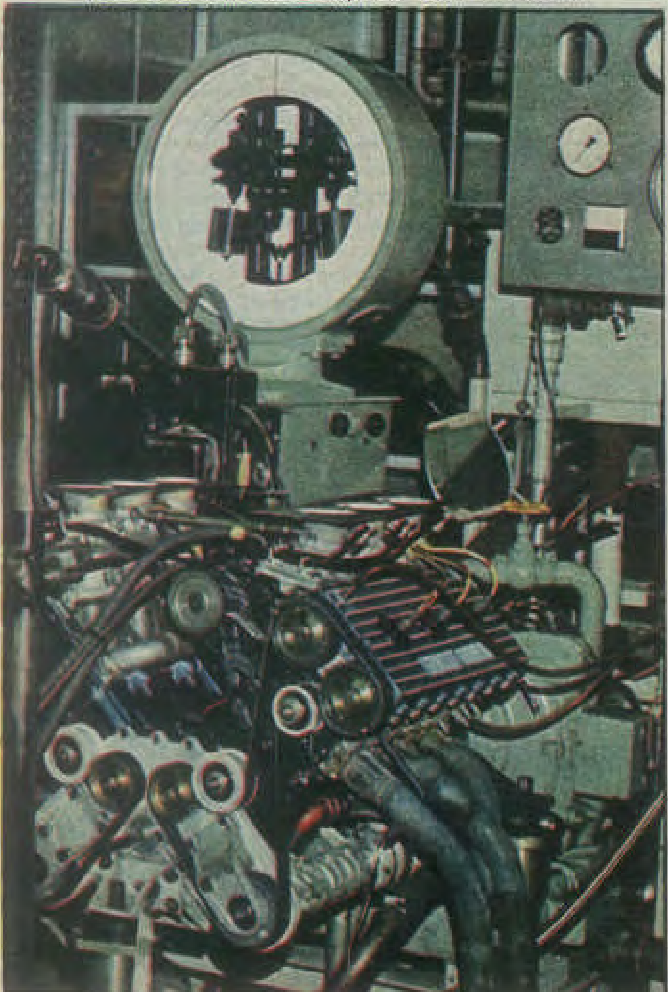
Culata de cuatro válvulas por cilindro que equipará el motor V-6 de 1500 c. c. con turbo-compresor del F-1 Renault.



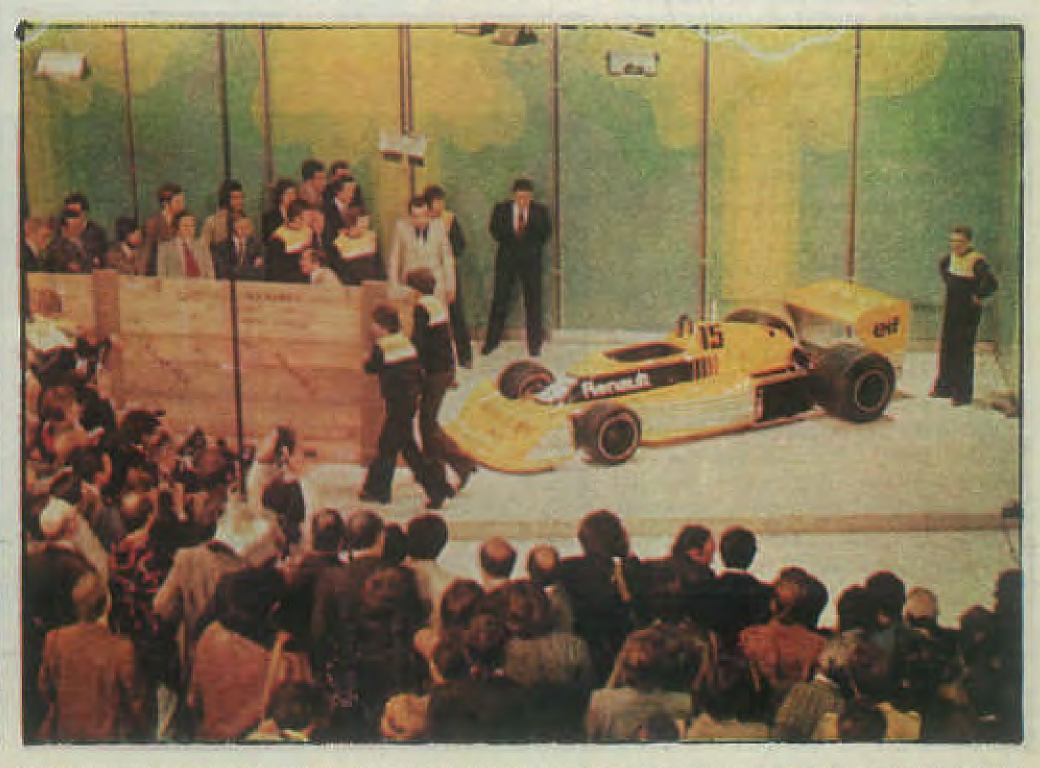
Uno de los trabajos más delicados en la elaboración de un motor de competición: la culata.



Todas las piezas son comprobadas una a una. En la foto, un técnico observa las posibles grietas de una cabeza de biela al microscopio electrónico.



Motor en banco. En esta prueba final se conocerá la potencia máxima del motor. En esta ocasión, 510 CV para el que equipa el F-1 Renault.



Los mecánicos quitan las últimas «cáscaras» del recién nacido. Un nuevo vehículo se incorpora al Gran Circo. ¿Debut? Gran Premio de Francia (Dijon). (Fotos: Díaz-Valdés.)

EL MUNDO DE LA CANASTA

Escriben: CARLOS JIMENEZ y MARTIN TELLO

UN INTERNACIONAL EN TERCERA DIVISIÓN

«TONCHO» NAVA: «HA SIDO LA EXPERIENCIA HUMANA MAS IMPORTANTE DE MI VIDA»



● A los veintiún años, «Toncho» Nava ya había sido 35 veces internacional y había estado en la cumbre con el Real Madrid. Ahora, a los veintiocho, cuando aún podría tener un puesto en equipos de vanguardia, ha elegido «recluirse» en Tercera División. Toda esta temporada ha militado en el Yanko de Inca, el ambicioso club mallorquín de Tercera División, que acaba de conseguir el ascenso a Segunda.

Nava ha estado unos días en su Madrid natal y no hemos querido desaprovechar la ocasión para preguntarle sobre su experiencia mallorquina:

—¿Cómo ha sido el balance deportivo?

—Magnífico, ya que hemos logrado el objetivo previsto: subir a Segunda División. Lo malo estuvo en que no hemos tenido excesivas dificultades, por la superioridad de nuestro equipo, y, aunque siempre es agradable ganar, yo añoraba al principio la alta competición. Por fortuna, he sabido adaptarme.

—¿Qué tal en el aspecto humano?

—Positivo al ciento por ciento. Ha sido la experiencia humano-deportiva más interesante de mi vida. En Inca, y en toda la isla, se me ha recibido maravillosamente. Me han aceptado desde el primer momento, y no he tenido el mínimo problema para integrarme.

—Es decir, que has abandonado tus aspiraciones deportivas personales para adoptar las del baloncesto mallorquín.

—En cierto modo, así es. No he perdido la ilusión, porque si Díaz-Miguel me llamara al equipo nacional, cosa que no ocurrirá, por supuesto, a mí me daría un síncope por la alegría. Lo agradable es que estoy rodeado de gente muy sincera, muy auténtica, y esto me compensa de varios años en los que fui un trotamundos engañado.

—¿No te arrepientes de la experiencia?

—En absoluto. Lo importante es jugar al baloncesto con unas metas bien definidas, como ha ocurrido este año. Cuando veo por televisión algún partido de Copa de Europa, quisiera estar en la misma onda, pero al fin y al cabo estamos trabajando para que, en el futuro, yo mismo, u otros jugadores de equipos mallorquines, asciendan también a ese nivel.

—¿Qué has visto en Tercera: juventud o veteranía?

—Predominan los equipos jóvenes en un sesenta por ciento, sobre todo en Cataluña. El equipo que más me ha impresionado ha sido el Echevarría, de Vitoria. Nosotros le hemos ganado, pero eso no impide que considere al Echevarría un equipo cercano a lo utópico. Su espíritu, su filosofía, su juventud son encomiables. Es un bloque para todo. Salvo el Real Madrid, ningún equipo de España se le iguala en cuanto a concepción de este deporte. En definitiva, también se hacen grandes descubrimientos en Tercera.

—¿Ha llegado el Yanko a su techo?

—Las directrices del club no las conozco, pero, si son paralelas a las de la firma comercial, seguro que no se conformará con vegetar en Segunda. El misterio estará en el plazo que se marque para buscar nuevos objetivos.

—¿Seguirás en el Yanko el próximo año?

—En principio, sí. Supongo que seguirán contando conmigo.

En tal caso, esperemos el retorno de Nava a Primera.

ESTUDIANTES VARIARA POCO LA PROXIMA TEMPORADA

● JOSE LUIS SAGI-VELA TIENE PROBLEMAS DE TRABAJO Y A PELLO CAMBRONERO LE QUIERE EL BASCONIA

● Hace ya dos semanas que José Ramón Ramos renovó su ficha como entrenador del Estudiantes por un año más. El equipo madrileño terminó la Liga en quinta posición (aunque la clasificación «oficial» de la Federación le coloque, erróneamente, en la sexta plaza). Y el quinto puesto es un lugar bastante acorde con lo que se hubiera podido esperar antes de salir. Quizá sin las lesiones de Gonzalo Sagi-Vela los del Ramiro hubieran podido estar todavía un peldaño más arriba. Pero de eso a inquietar al Real Madrid, Barcelona y Juventud media mucho terreno.

Y es que como nos decía el propio José Ramón Ramos:

—Hoy por hoy, dos equipos se pegan por el título; otro se mueve por tierra de nadie; todos los demás pugnamos por no descender.

Así es. Supongamos que Estudiantes logra algún fichaje de relumbrón que poner a las órdenes de José Ramón Ramos. Nada variaría, porque no hay figuras en venta, y las que podrían adquirirse parecen ofrecer problemas de carácter que no compensarían el considerable gasto. Otros hombres que Ramos querría incorporar parecen tener ya dueño: Puente, Del Corral, Fermosel, Alcañiz...

Todo parece indicar que no habrá grandes cambios en el conjunto madrileño. Aunque...

Gonzalo Sagi-Vela acaba su contrato en junio. El hombre había firmado un solo año, pensando que Real Madrid o Barcelona podrían reclamar sus servicios, pero esto no parece factible por ahora, y lo normal sería que Gomas se mantuviese en su equipo, luego de una pésima campaña del jugador.

Más problemas ofrece la renovación de José Luis, su hermano, pero no por su veteranía (el 4 de octubre cumplirá treinta y tres años), sino porque su trabajo le reclama con insistencia. De todas formas, si José Luis arregla sus asuntos y decide seguir, las puertas de Estudiantes seguirán abiertas para él de par en par.

Ramos está bastante contento con el rendimiento global de Ed Gregg, un mozo serio, callado, que no crea problemas, trabajador y honesto, cuya peor cualidad es la defensa. Gregg va a hacer una gira y quizá no vuelva a España. En Estudiantes se especula con la posibilidad de que Ramos viaje a los Estados Unidos a buscar un hombre, o mantener a Gregg si este no se sube a la parra hablando de dinero, ya que los recursos del club no son ilimitados, ni mucho menos.

Otro que quizá se pudiera ir es Pello Cambronero. El Basconia está muy interesado por él, y Pepe Laso quizá se lo lleve a la Universiada, donde podrán charlar con alguna calma.

Seguirán Mariano García, Gil, «Nacho» Pinedo, Beltrán, Soriano y Juan Carlos López, al que se va a dar una nueva oportunidad de que demuestre todas esas grandes cualidades que tiene y no acaba de hacer valer en la cancha.

Si la búsqueda de refuerzos parece más que difícil, y de las categorías inferiores no sube ninguna figura, porque la cantera escolar está en horas bajas, Estudiantes podría fichar a Vicente Ramos si acaba saliendo del Madrid, ya que los blancos tienen al base comprometido por una campaña más, por lo que deberían pagarle aunque no jugase, y quizá el aliviar unas pesetas del presupuesto les viniese muy bien, con lo que el cambio de colores no sería muy complicado.



Estudiantes no cambiará mucho en la próxima campaña. Aquí figuran: Lombao (preparador físico), Beltrán, Gregg, Cambronero, Soriano, J. L. Sagi-Vela y Ramos (entrenador). Agachados: Pinedo, M. García, G. Sagi-Vela, Gil y J. C. López. (Foto Tello.)

EL RECORD DE DI STEFANO, TREINTA Y UN GOLES EN LA TEMPORADA 1956-57, CONTINUA SIENDO PROHIBITIVO PARA LOS DELANTEROS

SEIS ARTILLEROS EN BUSCA DEL TITULO DE MAXIMO REALIZADOR DE LA TEMPORADA

- **PERO MARAÑON, CLARES, KEMPES Y MORETE SON LOS QUE MAS POSIBILIDADES TIENEN DE LOGRARLO**
- **DESDE LA TEMPORADA 1967-68 NO SE HA SUPERADO LA CIFRA DE VEINTIDOS TANTOS**

Por PEREZ ROMERO



EL gol –ya se sabe– ha sido, es y será, el rey del fútbol. Cuando hay goles se produce, también, el espectáculo y los aficionados se divierten. Lo pasan bien. Cuando, por el contrario, los marcadores no se alteran, y, salvo contadas y rarísimas excepciones, abandona el estadio triste y hasta de mal humor. En la presente temporada –afortunadamente– se están viendo, se han visto, más goles que en campañas anteriores. Cuatro jugadores –seis inclusive– aspiran al trofeo de «máximo realizador», superando la marca de veintidós tantos que desde la temporada sesenta y siete-sesenta y ocho (según detalle del cuadro adjunto) no se habían vuelto a marcar.

Marañón –con veintidós tantos a la hora de redactar estas líneas, cuando faltan dos partidos de Liga– es quien más posibilidades tiene de adjudicarse el galardón. Tras él, con veintiuno, figuran Kempes y Clares. Con veinte está Morete, y un poco más rezagados, con diecinueve, se encuentran Satrústegui y Rubén Cano. Cualquiera de estos seis, con más posibilidades lógicamente para el primero, puede ser el máximo goleador de esta temporada setenta y seis-setenta y siete, ya en sus últimas bocanadas.

PRESTIGIO Y DINERO

Alcanzar el galardón de máximo realizador del fútbol español en su máxima categoría es algo con lo que todos los delanteros sueñan. Los goles prestigian y revalorizan sobre todo si el goleador está próximo a finalizar su contrato. Este es el caso, por ejemplo, del azulgrana Manolo Clares, que el próximo 30 de junio finaliza contrato con el Barcelona. El futuro contrato del madrileño podría verse sustancialmente aumentado si la próxima semana, cuando el torneo de la regularidad toque a su fin, se proclama máximo goleador.

–¿Es cierto, Clares, que los goles valen millones?

–Eso dicen, pero personalmente, no lo sé.

–De todas formas, seas o no el máximo goleador, tu ficha se verá aumentada considerablemente, ¿no?

–Espero, por supuesto, mejorar.

Así se expresaba el jugador azulgrana hace unos días cuando hablábamos con él.

–Por cierto, ¿crees que lograrás rebasar a Marañón?

–Tengo gran esperanza en alcanzar ese galardón, pero no será fácil dado que somos varios los que aspiramos al mismo, y las diferencias son muy cortas.

Marañón es el gran favorito. El ex madridista, que siempre vio puerta con facilidad, como muy bien pueden atestiguar los que fueron sus compañeros en el Real Madrid y los asiduos a los entrenamientos blancos, ha alcanzado, en la presente temporada, tal vez su mejor forma. Su puesta a punto, ideal, y ahí están los resultados.

–¿Satisfecho?

–Mucho. Me están saliendo bien las cosas.

–¿Terminarás siendo el máximo realizador de la temporada?

–Es difícil asegurar una u otra cosa, pues en una jornada puede variar la clasificación sustancialmente al tener uno cualquiera de los que vamos en cabeza una buena o mala tarde. De todas formas me encuentro en un buen momento y, sinceramente, me llevaría una gran alegría si lo alcanzase.



Kempes: el rey del gol «che».



Marañón es el favorito.



Clares también tiene posibilidades de proclamarse máximo realizador de la temporada.

La próxima temporada, en fin, la solución. Y, probablemente, quedará superada esa cifra de veintidós goles que desde que desde que allá por la temporada sesenta y siete-sesenta y ocho los consiguiese el entonces bilbaíno, hoy malacitano, Uriarte, ningún jugador ha vuelto a marcar. De todas formas el récord de Alfredo di Stéfano está por batir y seguramente tendrán que pasar muchas temporadas hasta que sea batido.

LOS MAXIMOS GOLEADORES EN LOS ULTIMOS VEINTICINCO AÑOS

Temporada	Jugador	Goles
1952-53	Zarra (Athletic)	24
53-54	Di Stéfano (R. Madrid)	29
54-55	Arza (Sevilla)	28
55-56	Di Stéfano (R. Madrid)	24
56-57	Di Stéfano (R. Madrid)	31
57-58	Di Stéfano (R. Madrid) Ricardo (Valencia) y Badenes (Valladolid)	19
58-59	Di Stéfano (R. Madrid)	24
59-60	Puskas (R. Madrid)	26
61-62	Seminario (Zaragoza)	25
62-63	Puskas (R. Madrid)	26
63-64	Puskas (R. Madrid)	20
64-65	Re (Barcelona)	25
65-66	Vavá (Elche)	19
66-67	Waldo (Valencia)	24
67-68	Uriarte (Athletic)	22
68-69	Amancio (R. Madrid) y Gárate (Atlético de Madrid)	14
69-70	Amancio (R. Madrid), Gárate y Luis (Atlético de Madrid)	16
70-71	Gárate (Atlético de Madrid) y Rexach (Barcelona)	17
71-72	Porta (Granada)	17
72-73	Marianín (R. Oviedo)	19
73-74	Quini (Gijón)	20
74-75	Carlos (Athletic)	19
75-76	Quini (Gijón)	21

Alfredo di Stéfano, con veintinueve y treinta y un goles, respectivamente, es, aún hoy, el máximo realizador del fútbol español en los últimos veinticinco años, con Arza y Puskas, con veintiocho y veintiséis goles, récords estos que tampoco han sido batidos.

Como dato curioso y anecdótico a la vez diremos que, a partir de la temporada sesenta y siete-sesenta y ocho (veintidós goles), se inició un «bache» de goleadores en nuestro fútbol que hasta la presente temporada no se verá superado.


as
color
poster
306
AEROM
RELOJ


as
color
SEMANARIO GRAFICO DEPORTIVO
SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL
suplemento del MOTOR
REALIZA Y COORDINA:
Tomás DIAZ VALDES
CHRYSLER 150
PROTAGONISTAS
DUCATI 500 DESMO
DUCATI
500 DESMO

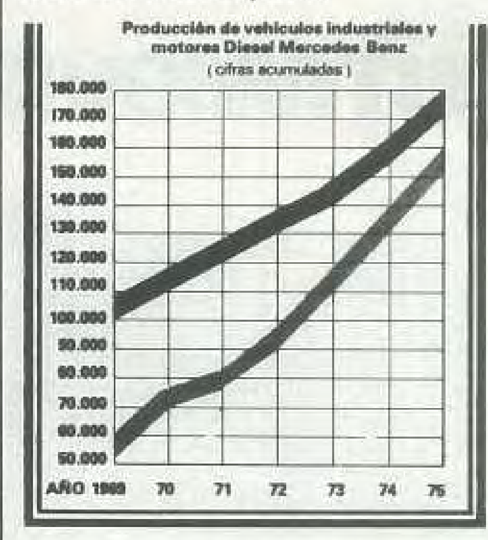
MAS MERCEDES QUE NUNCA

AUMENTA LA PARTICIPACION DE MERCEDES-BENZ EN MEVOSA

La participación de Daimler-Benz (fabricante de los vehículos Mercedes) en la empresa española Mevosa, ha pasado a ser del 40% del capital social. Con el mismo porcentaje se encuentra el Instituto Nacional de Industria (el mayor grupo industrial español), que también ha aumentado su participación. El 20% restante se reparte entre la Banca y capital privado español.

¿Qué es Mercedes en el mundo?
La marca de mayor prestigio internacional en el campo automovilístico.
Primer fabricante de Europa de vehículos industriales.
El mayor del mundo en vehículos pesados.
8 fábricas, 4 sociedades constructoras de vehículos bajo licencia, 7 plantas de fabricación, 29 empresas de montaje, 3.805 bases en 170 países y una cifra de ventas de 667.000 millones de pesetas, en 1976.
La producción total de la industria alemana de automóviles de turismo en 1975 fue solamente el 6,4% más elevada que en 1965. Desde el mismo año, Daimler-Benz ha aumentado su producción en **más del doble.**

¿Qué es Mercedes ahora en España?
La marca que garantiza la calidad y perfección técnica de los vehículos de transporte ligero fabricados por MEVOSA.
23.000 motores Diesel rápidos y 14.000 vehículos industriales al año, de 1.000, 1.300 y 2.500 Kgs.
Más de 185.000 vehículos fabricados. El gráfico habla por sí solo de la evolución Mercedes en los últimos años en España.



Fábricas en Vitoria y Barcelona. Oficinas centrales en Madrid. Red de distribución comercial y asistencia técnica en toda España.
4.000 empleados en sus fábricas y un capital social de 1.620 millones de pesetas.

Repercusiones en el mercado del transporte ligero
Los vehículos y motores Diesel que MEVOSA fabrica, son sólo y únicamente Mercedes.
Con dirección técnica y control de calidad exclusivos de Mercedes-Benz.

Lo que supone más calidad en el mercado y mayor garantía para el comprador y para el usuario. Porque sabrán que han adquirido y tienen al volante un vehículo seguro y rentable, que ha merecido la confianza de Daimler-Benz.
Porque es Mercedes.



LA POTENCIA EN
EL TRANSPORTE LIGERO



MIGUEL CABRE LLISTOSELLA
PRESIDENTE DEL SALON:

«LA BIANUALIDAD DEL SALON ES DEFINITIVA, PERO PODEMOS RECONSIDERARLA»

«MUY a pesar nuestro, pero el Salón del Automóvil será bianual —estas eran las palabras del presidente del Comité Organizador del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, don Miguel Cabré Llistosella, a nuestra pregunta—. Los fabricantes nacionales de turismo dicen que el Salón es importante, pero cuando pueden presentar novedades.»

La edición 1977, desgraciadamente para los visitantes, y en lo que respecta a vehículos nacionales, no ha tenido interés. A excepción de Chrysler de España, que presentaba como auténtica «vedette» el Chrysler 150, las cuatro marcas restantes se han limitado a exponer sus respectivas gamas, variando, eso sí, sus colores. Esto prueba la falta de interés; mejor dicho, la sugerencia de los fabricantes para que el certamen barcelonés se celebre cada dos años. De esta manera, las marcas pueden asegurar la presencia de novedades que aumenten y despierten el interés de los visitantes y, especialmente, del sector.

«No cabe la menor duda —continúa manifestándonos el señor Cabré—, que la bianualidad perjudica a una gran parte de los expositores, sobre todo a los importadores, que ven reducido su cupo de vehículos a la mitad. No obstante, tenemos la promesa del Ministerio de Comercio de que seguirán respetándose estos cupos, aunque el Salón se celebre cada dos años. Por otra parte, la industria auxiliar ha progresado notablemente; las exportaciones aumentan día a día y, el Salón es un extraordinario escaparate internacional, que es visitado por compradores de países en etapa de desarrollo automovilístico. En este aspecto, el Salón de Barcelona contribuye a la expansión internacional de nuestra industria auxiliar.

—Señor Cabré, habla como si todavía no estuviese decidida la bianualidad.

—Podría reconsiderarse nuevamente; por el momento, está decidido. Ahora bien, cabe la posibilidad, y de hecho lo estamos intentando, de celebrar una muestra anual de partes y componentes, con lo que se beneficiaría este sector y el de importación.

—Se ha escrito mucho sobre los dineros del Salón. Evidentemente es un capítulo importante, pero, ¿hasta qué punto?

—El Salón del Automóvil, señor Díaz-Valdés, es único dentro de la Feria de Muestras; sin lugar a dudas, ostenta la primacía absoluta sobre todos los certámenes anuales que se celebran en el recinto ferial. En ninguno se supera los metros cuadrados de exposición, los resultados económicos, el número de visitanes, etc. Supone el cuarenta por ciento del total. La ciudad de Barcelona se beneficia también, ya que proporciona una economía que llega del exterior.

—Y todo esto se pierde, naturalmente...

—Intentamos buscar la fórmula para que no suceda. Repito, los cinco fabricantes de turismos entienden que el año es un período demasiado corto.

—¿Y usted?

—Yo creo que no.

—¿Se ha pensado compartir el Salón del Automóvil con Madrid?

—No lo hemos considerado. Nadie nos ha comentado nada a este respecto. Consideramos que Barcelona es una ciudad automovilística por excelencia. Por tanto, creemos que es el escenario ideal para este certamen.

—¿Cuál es la opinión del presidente de la edición 1977?

—El público acude en busca de novedades. Y en su gran mayoría, casi diría que en su totalidad, abandonan el recinto satisfechos de lo que han visto. Los industriales ganan prestigio, que se traduce en mayor número de ventas.

—¿No cree usted que esto del Salón es un gran negocio para muchos «vendedores» sin escrúpulos»? Me refiero a «esos» que hacen su agosto con el llamado «pase».

—La culpa de esto no la tienen los vendedores a los que usted se refiere, sino a los compradores, que no exigen una factura por la totalidad de lo que pagan. Es algo en lo que nada podemos hacer. Los importadores venden los coches a precios de cupo; es decir, al valor del vehículo en Barcelona se le suman los aranceles aduaneros, los gastos del Salón y el margen comercial. La resultante es el precio de venta. Los otros casos, repito, son incontrolables.

«SOY PARTIDARIO DE LA LIBERACION DE LOS VEHICULOS DE IMPORTACION»

«LOS IMPORTADORES SEGUIRAN MANTENIENDO SU CUPO»



En efecto, es incontrolable. Sin embargo, existe. El cliente caprichoso tiene que pagar casi un ochenta por ciento más del precio de escandallo. ¿Sistema? Los llamados «vendedores» compran a precio de cupo a los importadores, y después revenden a unos precios cuyo beneficio supera en muchos casos el cien por cien, ya que no tienen ninguna obligación oficial por no ser importadores directos. Estos se quitan de problemas al tener los coches vendidos en firme antes de que lleguen al Salón. No obstante, no son todos los que están, afortunadamente.

—Señor Cabré, ¿es usted partidario de la liberación de los turismos de importación?

—Totalmente; estoy a favor de la liberación. La industria nacional no tendría por qué preocuparse, ya que en nada afectaría la importación de vehículos de alto «standing». Incluso creo que nadie preferiría un Fiat-124 a doble precio de un Seat-124, por poner un ejemplo; máxime, cuando el pasado año se han exportado cerca de 90.000 vehículos nacionales. Estoy convencido que no se venderían más de 20.000 unidades. Y de esta forma, se cortaría lo del famoso «pase».

El señor Cabré es esperado para hacer entrega de los premios otorgados en el Desfile de la Elegancia. Son días de intensa labor. Le robamos unos minutos. Creemos que han sido interesantes para nuestros lectores. Porque nos ha dejado claro el sentir del Comité Organizador: prefieren la anualidad. Por el momento, el tema de la bianualidad es definitivo. Sin embargo, un «mini-salón», aunque sea exclusivo para partes y componentes, reunirá todos los años a la gran familia del motor.

T. DIAZ-VALDES

SUMARIO

● ● ● ● ●

Coordina y realiza: Tomás DIAZ-VALDES
Escriben: T. DIAZ VALDES y S. PICCIONE
Dirección Artística: RICARDO SEGURA
Confección: RICARDO GONZALEZ
RAFAEL ALCON
Fotografías: H. SEGUI

entre en el mundo de la iluminación

CIBIĒ, proveedor número uno de los fabricantes de automóviles españoles, presenta los más avanzados modelos de proyectores, líderes del mercado nacional.

El más amplio panorama de la iluminación automovilística.

PASA-CIBIĒ en el SALON DEL AUTOMOVIL

Barcelona del 23 de Abril al 3 de Mayo.

TAPSA





SOLO UNA AUTENTICA NOVEDAD EN VEHICULOS NACIONALES:

CHRYSLER 150

LOS fabricantes nacionales de automóviles no tenían nada que decir este año en el Salón del Automóvil de Barcelona. Tan solo había una novedad auténtica, el Chrysler 150 —es así como se va a llamar el Simca 1307/1308, fuera de Francia—, que tampoco lo era en forma absoluta si tenemos en cuenta que el año pasado, en un afán de adelantarse a los acontecimientos, había habido ya uno de estos coches, entre los que Chrysler España llevó a la jornada de pruebas. De todas formas, lo cierto es que el Chrysler 150 fue la atracción de los visitantes, que, como ya hemos dicho, tenían muy poco que ver.

De hecho, en algunos «stands» tenían menos que ver que el año pasado. Concretamente, en el Citroën, en donde en 1976 habíamos visto el GX2 y con el letrero de próxima aparición, y que este año no estaba por ningún lado, pues a última hora la marca de Vigo ha decidido no incluirlo en su gama, pese a que esto solo representaba unas culatas nuevas y un tablero de instrumentos distinto. Ni siquiera estaban los GS normales, equipados del nuevo tablero de instrumentos, a base de relojes redondos, que van a comenzarse a montar en breve. Y mucho menos el Peugeot 504, que se presentará a primeros de noviembre y que la marca no quiere identificar con su gama de modelos hasta ese momento.

En el «stand» de Fasa Renault todo eran modelos conocidos, pues, incluso, el R-5 Copa, el recién nacido de la gama, hace ya cuatro meses que fue presentado. De todas formas, se les filtró una pequeña novedad de detalles, que será presentada en breve. Se trata de una nueva versión del Alpine A110, equipada del 1400 del R-12 TS. La potencia sigue siendo la misma (85 CV), pero el par y la flexibilidad de motor. De todas formas, no comprendemos cómo, dadas las características deportivas del modelo y su precio, no se ha ido al montaje de la culata a cámaras hemisféricas del R-5 Copa, con lo que la potencia pasaría a los casi 100 CV, y el rendimiento del coche estaría más próximo a sus posibilidades reales.

En Seat, escondida también entre modelos ya conocidos, había también una pequeña sorpresa: el 124 D Especial 5 Marchas. Es un vehículo que puede ser interesante para aquellas personas que por la región en que viven pueden utilizar con frecuencia las autopistas, en donde la utilización de una relación superdirecta puede influir en un menor consumo de gasolina a una velocidad crucero igual. Pudimos probar el coche en la jornada de pruebas, constando solo una caída de unas unas 250 r. p. m. al pasar de cuarta a quinta, lo que debe corresponder a una desmultiplicación de 0,96 a 1 en esa quinta.

También había un prototipo de 131 5 Puertas, para la Guardia Civil de Tráfico en autopista, equipado del motor 1430, con caja de cambios de cinco marchas y todo un equipo de utilidad para los patrulleros.

Teniendo tan poco que mostrar, un grupo de estos fabricantes se puso de acuerdo para no acudir al salón, pero la negativa de uno de los que faltaba y la posibilidad de perder el lugar que ocupan en los distintos palacios, les han hecho concurrir.



1



3



4



5

LA ESTRELLA DEL SALON

1 No cabe la menor duda que el Chrysler 150 ha sido la estrella de esta edición del salón, simplemente por ser la única novedad. Una novedad que se hará esperar hasta el mes de septiembre.

PROTOTIPO LOGICO DE SEGURIDAD

2 A su lado figuraba el Chrysler RSV, un prototipo de seguridad realizado bajo el patrocinio del Gobierno de los Estados Unidos y que está realizado a base de pequeñas modificaciones del 150.

EL R-5 COPA, EL ULTIMO RENAULT

3 En el «stand» de Renault el modelo más novedoso era el R-5 Copa, que fue presentado el pasado diciembre. Faltaba el Alpine A110 1400, cuya ausencia fue pasada por alto.

CINCO MARCHAS PARA EL SEAT 124 D

4 Lo más destacable entre los Seat era la presentación del 124 D Especial (motor 1430 c. c.), con caja de cinco marchas. El resto era todo conocido.

ESCAPADO DEL RECINTO DE COMPETICION

5 Aunque se había hablado de potenciar el sector de la competición, los organizadores del salón decidieron al final alojar a los expositores de este grupo en una galería totalmente inadecuada. Como protesta, algunos se retiraron. Otros, como Seat, se negaron a exponer sus vehículos en aquel lugar, haciéndoles un sitio en su «stand». Así, junto a los 132, 131, 124, 128, etc., de serie, aparecía el 124 D Prototipo de 210 CV y suspensión trasera independiente.

VEHICULOS DE IMPORTACION

salón '77

UNO de los mayores atractivos del Salón del Automóvil de Barcelona para el visitante de la calle es, sin lugar a dudas, el pabellón en que se exponen los automóviles de importación, recién entrados en el país con sus correspondientes licencias. Unas licencias que se van a mantener incluso en el caso de que el salón pasara a ser bianual y que según prometió el ministro van a aumentarse.

Este sector de los automóviles de importación es solo una contribución a la «brillantez» de la muestra por parte de los representantes de cada marca, que en la mayoría de los casos están esperando a que termine para poder entregar los coches a los clientes que los tienen pedidos. De ahí que un cierto número de marcas se contenten en exponer esos coches sobre una tarima, sin el más mínimo cuidado. Afortunadamente, otras como British Leyland, Citroën, Mercedes, General Motors, etc., habían cuidado bastante más su presencia.

No obstante, se podían constatar algunas presencias interesantes.

Empezando en un orden alfabético, Alfa Romeo presentaba en España su nuevo Alfetta 2000, recientemente presentado mundialmente en la riviera italiana. Es una evolución del modelo 1800 que hasta ahora mantenía la marca en producción y ha sido considerado como uno de los modelos más interesantes dentro de la categoría. Junto a él estaban los otros modelos de la gama Alfetta y de la Alfasud, incluido el Sprint.

En el «stand» de British Leyland, la novedad era el Rover 3500, designado recientemente coche del año, un vehículo cuatro plazas y cinco puertas, surgido de uno de los proyectos más caros de la marca británica, y que la debe colocar en un excelente puesto dentro de la clasificación de mayores vendedores en esa categoría de vehículo. La mecánica, como en el antiguo y prestigioso Rover 3500, es de procedencia americana. Es un V-8 Buick, mejorado por los técnicos ingleses.

En Citroën, tras la aparición del CX en España, la gama de vehículos de importación se le ha quedado pequeña. No obstante, allí estaban sus versiones Break, Diesel y Prestige —no fabricadas en Vigo— del CX.

Novedad también en el grupo De Tomaso, los primeros modelos de Maserati salidos de la fábrica después de que este grupo se hiciera cargo de ella, completamente arruinada, como antes lo había hecho con Innocenti y algunas marcas de motos, como Benelli, etc. En medio de esta amplia gama de vehículos producidos por De Tomaso, todavía sigue destacando el modelo Pantera, un diseño auténticamente suyo, que nunca ha desentonado incluso en la competición.

Pero el más importante grupo productor de automóviles en Italia sigue siendo el Fiat. La casa madre estaba muy someramente representada con los ya archiconocidos X-1/9 de Bertone. Bajo el emblema de Abarth se exhibía el 313 Abarth Rallye, junto a los Autobianchi A-112 Abarth. Lancia, en cambio, exponía su gama completa, con el Gamma como máximo exponente y gran rival del Rover 3500 en la categoría de berlinas de alta cilindrada. También se exponía el Beta HPE, de tres puertas, del que se ha rumoreado una próxima producción en España por parte de Seat, una vez se haya lanzado el 132-2 litros, del que lleva el motor.

En cuanto al Ferrari, la gran atracción era el modelo 400 GTC, primer vehículo de la marca del «cavallino», equipado de una caja de cambios automática. Pero es que el mercado americano impone mucha servidumbre a estos constructores de vehículos de gran turismo.

Una prueba de ellos es el Porsche 928, un vehículo concebido para atender a todas las imposiciones de las autoridades y el público americano. No obstante, la marca alemana le ha sabido dar ese «toque» particular de la tecnología europea, aunque haya tenido que romper todas sus tradiciones de motor trasero, refrigeración por aire y motores planos, con los cilindros en oposición.

La industria americana mostraba algunos de sus «monstruos», muy difíciles de adaptar a las condiciones de tráfico europeas. Lo que sí es interesante, en cambio, son sus vehículos todo-terreno con tracción a las cuatro ruedas, como el GMC Jimmy, los HI-Sumifel o los Jeeps. En esa línea, Rover está construyendo, desde hace algunos años, el Range, y ahora el suizo Monteverdi (emplea mecánica americana), hasta ahora centrado en vehículos de gran turismo, ha comenzado la comercialización del modelo Safari.

Volviendo a las marcas americanas, en general, la mayoría de los modelos que han importado son los producidos en sus respectivas factorías de Inglaterra, Alemania, Francia, etcétera, como Vauxhall y Opel por parte de GM, los Taunus, Granada y Cortina de Ford, y los Hillman, Sumbean, Simca, etc., de Chrysler. Por cierto, que en el «stand» de esta última estaba una de las novedades de Ginebra, el Matra-Simca Rancho, un todo-terreno de dos ruedas motrices.

Entrando en el terreno de los





UNICAMENTE VER Y SOÑAR













6

9

vehículos de gran categoría, Rolls Royce, con sus Silver Shadow II y sus Corniche, sigue manteniendo el primer puesto frente a los Bentley y Daimler. En esa línea de coche de prestigio también están los Mercedes y BMW. Si esta última marca no tenía ninguna novedad, en cambio Mercedes presentaba sus nuevos Coupé. A su lado, en un «stand» contiguo, estaban los VW, entre los que el mayor interés la atraía el Golf Diesel, un coche muy interesante para el usuario medio.

La industria sueca tenía dos novedades, el Volvo 262 Coupé y el Saab 99 Break, ambos presentados por primera vez en Ginebra. El Volvo es una carrocería de Bertona, que no rompe con la línea tradicional.

En cuanto a la mecánica japonesa, apenas estaba representada por algún Datsun, Saburu e Izusu.

PIES DE FOTOS

1 EL MAS RAPIDO DE LOS ALFASUD.—Desde su aparición, aureolado por la fama de vehículo popular, el Alfasud, el modelo de Alfa Romeo que se produce en la fábrica construida al sur de Nápoles, no ha dejado de evolucionar hacia una categoría más en la línea de la marca. La prueba es éste, el modelo Sprint.

2 EL COCHE DEL AÑO.—Este es el Rover 3500, que ha merecido la designación de coche del año por la crítica especializada. Es un diseño cuidadosamente estudiado, en el que se aúnan una línea graciosa, una gran seguridad y un extraordinario confort. El motor es el Buick V-8 3,5 litros, que desarrolla una potencia de unos 155 CV. Quien guste de este modelo deberá preparar un par de millones de pesetas.

3 CUANDO PORSCHE CAMBIA DE RITMO. Para atender a las exigencias americanas, Porsche ha realizado este modelo, que rompe con su tradición. Nada de motores planos, traseros y refrigerados por aire. Este es motor delantero, en V y refrigerado por agua.

4 FERRARI SE PASA AL AUTOMATISMO. Atendiendo también al mercado norteamericano, Ferrari ha adaptado por primera vez una transmisión automática a uno de sus coches. Se trata del modelo 400 GTC, con esos caballos aproximadamente.

5 NOVEDAD.—Una de las auténticas novedades de este salón era la serie C de Mercedes, toda una gama de Coupés cuatro plazas en la línea de seguridad, rendimiento y prestaciones que ha correspondido siempre a la marca alemana.

6 FIRMADO POR BERTONE.—Desaparecido el Coupé 1800 que tanta fama tuviera antaño, Volvo había estado durante muchos años sin una versión Coupé. Ahora, Bertone les ha diseñado ésta, con cuatro plazas.

7 SAAB YA TIENE UN BREAK.—También fue primicia en el Salón de Ginebra y hacía aquí su segunda presentación. Se trataba del Saab 99 en versión Break. Como se sabe, va animado de un motor V-4 y su precio será sobre 1.250.000 pesetas.

8 LOS AMERICANOS, POR MEDIO DE LOS EUROPEOS.—Aunque había genuinas muestras del automovilismo norteamericano, lo cierto es que los constructores de aquel país estaban representados por los productos de sus factorías europeas, de los que es un exponente el Opel Manta (en Inglaterra, llamado Vauxhall Cavallier).

9 LOTUS, CON NUEVO ESPIRITU.—Sucediendo a los Elite presentados hace dos años, Lotus ha comercializado ya sus Sprit, mecánicamente igual, pero mucho más aerodinámicos. Su precio es de unos 2.500.000 pesetas.

10 LA GRAN BERLINA ITALIANA.—Lancia presentó hace un año el Gamma, un coche que entra en competencia directa con el Rover 3500, al que se asemeja un poco. Equipa la misma mecánica que el 130 de Fiat y su precio está sobre los 2.000.000 de pesetas.

11 SEÑORIO.—Siempre clásico, el Rolls Royce presentaba su nuevo Silver Shadow II, más cómodo, seguro y potente que la versión anterior. Todo esto por sólo 4.000.000 de pesetas más o menos.

EL SALON DE BARCELONA SE ENTUSIASMA ANTE EL NUEVO CHRYSLER 150

EL Salón del Automóvil de Barcelona 1977 ha dado su más entusiasta bienvenida a España al nuevo y lujoso Chrysler 150. El coche del nuevo mañana español, laureado por seis países europeos y con más de 250.000 unidades vendidas en el Mercado Común desde su lanzamiento.

ENTUSIASMO POR EL NUEVO CHRYSLER

Ya se ha podido admirar en Barcelona el nuevo coche de Europa, al que la crítica especializada más exigente ha elegido como Coche del Año 1976. Una maravilla de la tecnología Chrysler de inminente lanzamiento en España.

Porque este automóvil —Simca 1308, en el Mercado Común— refleja la tecnología Chrysler más depurada.

Con la protección, seguridad, confort y sofisticado equipo que no tienen los demás vehículos nacionales. Combinando características tan diferenciadoras como la tracción delantera o el encendido electrónico, en un modelo cuya concepción interior, acabado y mecánica racional son excepcionales.

ENTUSIASMO POR LAS NUEVAS COMODIDADES DEL CHRYSLER 150

En el salón ha causado entusiasmo el comprobar las acertadas soluciones que el Chrysler 150 da a las expectativas de los usuarios españoles sobre el coche ideal: máxima seguridad y confort, en un cinco plazas de precio razonable y atractiva línea.

Un coche sofisticado, cuya serie de nuevas comodidades ha impresionado a los visitantes que conducen coches de superior cilindrada.

Con encendido electrónico, elevalunas y limpialavafaros eléctricos, climatización individual, avisador de avería de frenos, luneta trasera térmica o limpiaparabrisas trasero. También incorpora, entre otras revolucionarias novedades, la instalación de serie de un pre-equipo de radio.

Todo un desafío de lujo y mecánica para el mercado nacional del automóvil, que será difícil de superar en la próxima década.

EL COCHE EN QUE SE BASO EL VEHICULO EXPERIMENTAL MAS SEGURO DEL MUNDO

Durante los días del salón, también se ha podido contemplar en el «stand» de Chrysler el prototipo más seguro del mundo: el Chrysler RSV.

El RSV —Research Safety Vehicle— es un ambicioso proyecto internacional que dotará a los coches de serie del futuro de una mayor seguridad activa y pasiva. Está pensado para dar protección y seguridad óptimas, tanto a ocupantes como a peatones, sin olvidar las necesidades del mercado ni de los compradores. Solucionando las cada vez más importantes exigencias futuras del automóvil, tales como economía, bajo consumo, mantenimiento mínimo, antipolución, estética, aceptabilidad y coste.

Chrysler ha preparado un interesante audiovisual sobre este prototipo que responde y aclara todas las preguntas que los visitantes se han podido hacer sobre el mismo.

Pero ya que este vehículo nunca saldrá a la venta, es importante señalar que el RSV está basado en el diseño del Chrysler 150, cuyo lanzamiento es inminente.

Es lógico que así haya ocurrido, porque el 150 de Chrysler es un coche de serie concebido para el futuro. Con el revolucionario diseño y la moderna línea que mejor podían cumplir los requisitos de tecnología, seguridad, mantenimiento y estética necesarios para desarrollar el RSV.

UNA ESPERANZA CUMPLIDA

Estamos seguros de que muchos españoles que pensaban cambiar de coche en los próximos meses esperarán a q esté a la venta el Chrysler 150 pa hacerlo. Sus ventajas, tan claramen definitivas y diferenciadoras, hacen q la espera merezca la pena.

La opinión de que se trata de un esperanza cumplida y de una elecció justa, se ha podido constatar en todos lo críticos especializados y amantes d automóvil que han desfilado por «stand» de Chrysler España.







COCHES PARA SOÑAR

FERRARI 308 GTB

1 Tres millones de pesetas tienen la culpa. Así, sin más ni más. El Ferrari 308 GTB abre nuestra galería de color de coches para soñar. Un tres litros de ocho cilindros en V que desarrolla una potencia de 250 CV. Motor ubicado transversalmente en el centro del vehículo. ¿Velocidad? ¡Supera los 260 kilómetros por hora! La unidad que presentamos en la ilustración ha sido retocada para llamar la atención en el certamen barcelonés. Lo dicho: tres millones tienen la culpa.

LAMBORGHINI SILOUETE

2 Es el coche que más ha llamado la atención en el salón. Una silueta —de aquí su nombre— perfecta. Otro tres litros de ocho cilindros en V. El mismo grupo propulsor del Urraco. Casi 300 kilómetros por hora y más de tres millones de pesetas de automóvil.

CITROËN CX

3 El CX merece estar en la galería de los coches soñados, pero asequible. Sus características vanguardistas lo merecen. El «stand» de Citroën no presentaba novedad, ni siquiera el esperado Peugeot 504. Sin embargo, el modelo CX ha llenado con su elegancia suficientemente este hueco.

LA OBRA DE BERTONE

4 Ejemplar único. El artesano turinés no ha querido faltar a la cita barcelonesa. No presentaba ninguna novedad. Sin embargo, la presencia del modelo de la fotografía, última realización de Bertone que vio la luz en Ginebra, ha bastado para satisfacer a los visitantes. Un modelo que no tiene precio, y por el que se han ofrecido más de seis millones de pesetas.

3



2



4



1



LUBRICANTES ERTOIL EN EL SALON DEL AUTOMOVIL





UNION de Explosivos Río Tinto, Sociedad Anónima, es una de las sociedades más importantes del país. Esto es tan sobradamente conocido, incluso del gran público, que su presentación se hace innecesaria. De entre sus varias divisiones, cada una abarca una labor concreta. La que representa mayor volumen de ventas es la División Petróleo.

Las actividades de la misma están concentradas en el complejo petrolífero de La Rábida (Huelva), en el que se fabrican los lubricantes ERTOIL.

Durante nuestra visita por el Salón del Automóvil nos llamó la atención un atractivo «estand», enclavado en el paseo de María Cristina. Su agradable presentación, unida a nuestra curiosidad de informadores, nos indujo a entrar en él. Fuimos atendidos amablemente y se nos dieron toda clase de precisiones sobre la fabricación de los lubricantes ERTOIL.

La gama de lubricantes de Unión de Explosivos Río Tinto, S. A., se clasifica en tres sectores de producción: lubricantes para automoción, industriales y lubricante marinos. En total, existen treinta y cinco clases, perfectamente diferenciadas, cubriendo una amplia gama de aplicaciones y superando los 100 tipos diferentes de envasados. Por otra parte, además de los aceites envasados propiamente dichos, ERTOIL comercializa, a través de Campsa o directamente, aceites bases, «spindles», parafinas, aromáticos y otros subproductos de gran utilidad en la industria química petrolífera.

Toda esta gama de lubricantes ERTOIL se fabrica en el complejo petrolífero de La Rábida (Huelva). Este complejo pertenece a la División Petróleo de Explosivos Río Tinto, en la que se han fusionado las actividades de la antigua compañía Río Gulf.

Dentro del gran complejo de la refinería, que comenzó las actividades de refino en el año 1967, y las petroquímicas, en 1969, destaca por su modernización la planta de lubricantes propiamente dicha, que comenzó a construirse en 1973, según las técnicas más avanzadas en la materia, y cuya construcción finalizó en los meses del verano de 1974. Esta planta consta de los procesos siguientes:

— Destilación.
— Desasfaltado.
— Acabado por hidrogenación.
— Desparafinado.
— Mezclas y envasado.

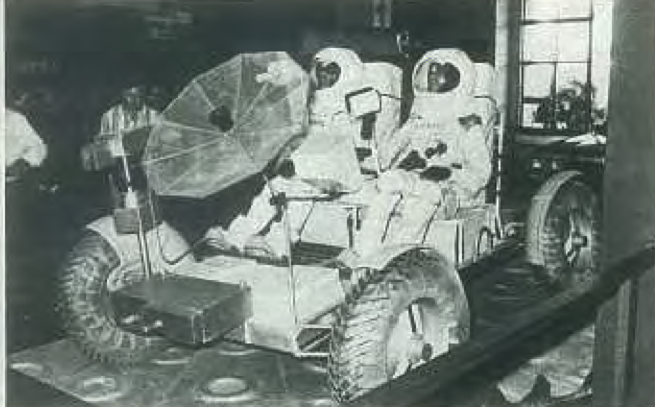
Es interesante destacar el proceso de acabado por hidrogenación, según las tendencias más actuales en el refino de lubricantes.

Hablando de producción, el conjunto de toda la planta de fabricación está preparado para producir mucho más de lo autorizado. Sin embargo, sólo se tiene permiso para una producción anual de 100.000 toneladas, en lo que a aceites terminados se refiere.

Los lubricantes ERTOIL no van destinados exclusivamente al mercado nacional, pues se han iniciado con éxito las primeras exportaciones, tanto de productos acabados como de aceites base.

En su «stand» del salón se exponía preferentemente aquellos que están directamente relacionados con la industria de automoción. Y más especialmente el Supermultigrado 20 W-50, Multigrado 20 W 40, Extra HD, Súper serie 3, E. P. cambios y diferenciales, y Transmisiones automáticas (ATF). Sabemos que estos tipos concretos de lubricantes van a encontrar una gran aceptación en el mercado por su extraordinario rendimiento, bajo contenido en cenizas, selectiva fabricación y su estudiada aditivación. Todos los lubricantes ERTOIL están hidrogenados de acuerdo con los más avanzados procesos internacionales patentados por Gulf. En cuanto a la respuesta del mercado, pasado el momento del lanzamiento, ha sido buena gracias a las excelentes cualidades de nuestros productos, y de hecho ya hemos empezado a percibir los primeros síntimas de una demanda que, sin duda, irá aumentando progresivamente.

PARA LAS CARRERAS.—Diseñador del modelo base, Pininfarina ha modificado la carrocería del Ferrari 308 GT para hacerlo más apto para la competición. Paul Newman conducirá un coche así en Le Mans.



EN LA LUNA.—Quizá este coche mereciera estar aparte, pues en este vehículo era todo especial. Lo realizó ***General Motors*** *para el proyecto Apolo, y los astronautas, después de rodar en la Luna con él, lo dejaron allí. Este era una reproducción.*

LOS CARROCEROS, POCO ACTIVOS

UNA de las cosas que anima siempre el salón de Barcelona es la presencia de estudios de carrocerías firmados por los grandes maestros como Pininfarina, Bertone, Zagato, etc. Este año ni siquiera en ese sector ha habido mucha animación. Lo más destacable era el Jaguar Ascott de Bertone, que fue novedad en el salón de Ginebra, y que aquí hacía su segunda aparición. El mismo Bertone era igualmente representado por dos modelos de producción, salidos de su lápiz, el Ferrari 308 GT Coupé y el Lamborghini Silouette. También exponía una versión alargada del Volvo 464, que entraba en competencia con la realización del pamplonica Onea, tomando como base el Seat 132.

Enfrente del «stand» Bertone, en competencia, estaba el Pininfarina, muy modesto este año. Su única realización moderna era el Ferrari Ding 308 GT, en versión grupo 4, con sus aletines. Para reforzar su presencia, había traído unos Ferrari BB, y el viejo proyecto Sigma para la Fórmula 1, patrocinado por la Automovile Revue suiza. Un proyecto que se realizó en 1968, que en aquel tiempo se catalogó como inviable, pero que en la actualidad corresponde casi completamente a las características de estos vehículos.

El resto de los carroceros, Giugiaro, Karmann, Michellotti, Zagato, etc., se han concentrado más en la presentación personalizada de modelos ya existentes, añadiendo a esos mismos modelos alerones, bandas de colores, etc. En este apartado podríamos colocar también a Schnitzer, Alpina y Kremmer, los dos primeros preparadores de BMW y el tercero de Porsche, que presentaban vehículos de estas marcas, pasados ya por sus manos.

Por parte española, Talleres Hispano Alemán no ha llegado a presentar el Castilla, hispanización del Lotus Europa, a base de equiparlo del motor Seat 1800. Por contra, sigue con su Mallorca, que es la versión nacional de Seven, con motor 1430.



CLARIVIDENCIA.—Hace nueve años, Pininfarina diseñó este Fórmula 1 de seguridad. En la actualidad, casi todos los constructores han adoptado la mayoría de las soluciones que incorporaba.

REPSOL

BAJO EL SIGNO DE LA COMPETICION

EN la avenida de María Cristina, muy vistoso, estaba el «stand» de Repsol, un «stand» en el que dominaba la ambientación de la competición motorista, en la que la marca de Escombreras lleva volcada muchos años como banco de pruebas de sus aceites.

Hace ya bastantes años que Repsol se lanzó al mundo de la competición por medio de los rallies, firmando un acuerdo con el equipo italiano Jolly Club. Sus pilotos de entonces eran Eladio Doncel, Alberto Ruiz Giménez, José Manuel Lencina y Jaime Lazcano, que durante una serie de años han estado en la primera fila del deporte nacional. Este primer intento salió relativamente bien, a causa de la falta de seriedad del equipo italiano, por lo que Repsol optó por constituir su propia escudería. Durante un par de temporadas, los Porsche de Repsol fueron los coches a batir en las pruebas nacionales, pero el accidente de Eladio Doncel y la retirada de Alberto Ruiz Giménez pusieron un paréntesis a esa serie de triunfos en los rallies por parte de los coches marcados por la R, que concluyó cuando primero Marc Etchebers y ahora «Beny» Fernández y Eugenio Ortiz han recibido el encargo de seguir adelante con la experiencia. «Beny» Fernández, piloto del equipo del veterano Estanislao Reverter, está a punto de lograr el título nacional. Mientras en Barcelona se celebraba el Salón, él lucha con los mejores «rallymen» europeos, quedaba segundo en el Rallye Firestone, justo, detrás, el campeón continental Bernard Darniche, quien se tomaba la revancha del resultado del Rallye Costa Brava, ganado por el piloto gallego.

Por su parte, Eugenio Ortiz es el piloto del Seat 131 de Andrés Manso, un prototipo cuya construcción ha patrocinado Repesa. El coche va equipado de un motor de 4 válvulas por cilindro, desarrollando unos 185 CV. Todavía está en fase de perfeccionamiento, pues quedan por resolver unos problemas de suspensión trasera, pero ha mostrado ya grandes posibilidades.

Pero no solo ha centrado su actividad en el mundo de los rallies. Ha asistido siempre a los fórmulas de promoción, primero en la Copa R-8 TS, ahora en la Copa R-5, como también lo ha estado en la Fórmula 1430 y la Fórmula 1800, en la que ganó dos de los tres campeonatos disputados gracias a Juan Ignacio Villacieros.

También en el mundo de la moto ha habido presencia de Repsol. Los primeros éxitos mundiales de Angel Nieto estuvieron muy unidos a la R de Repsol. Ahora, ha querido estar presente en las Copas Ossa, para promoción de pilotos, tanto en la 250, con la Yankee, para máquinas de este tipo (500 c. c. bicilíndricas).

Repsol, evidentemente, una marca de aceite, siempre unida al mundo de la competición, banco de pruebas excepcional.







BULTACO METRALLA GTS.—*Dicen que a falta de pan buenas son tortas. Estamos convencidos de que Bultaco, en fecha más o menos breve, puede dar la sorpresa en lo que respecta a motos de carretera. En esta ocasión se ha limitado a cambiar el color en la conocida «Metralla» —el rojo por amarillo—, dotándola de un aspecto más juvenil. El grupo propulsor también está pintado en negro mate, que contrasta muy armónicamente con el amarillo limón del resto.*

OSSA 250 COPA.—*Como novedad importante para los aficionados, Ossa presentaba una versión nueva para los participantes de la Copa Ossa-Motociclismo, que incorpora numerosos cambios, entre los que cabe destacar: amortiguador de dirección, freno de disco en la rueda delantera, cilindro más dimensionado, faro rectangular y nueva distribución.*

SANGLAS 500 CARENADA.—*Talleres Sanglas presentaba su actual gama de motocicletas monocilíndricas, cuatro tiempos de alta cilindrada, destacando una versión carenada y equipada con llantas de aleación y tres frenos de disco. La máquina ha llamado poderosamente la atención, pues su estética mejora notablemente, dentro de un precio asequible a un amplio sector de la clientela que busca viajar en motocicleta con seguridad.*

LA MOTOCICLETA, NUEVAMENTE «VEDETTE»



DERBI VARIANT SL.—*Uno de los ciclomotores que más ha llamado la atención de los visitantes ha sido el nuevo «Variant SL» fabricado por Derbi. Se trata de una máquina pensada para el transporte individual en las grandes urbes; ágil, cómodo y económico. Un producto cuyas inversiones para su puesta en marcha han sido enormes, pero que podemos asegurarle un buen éxito.*



BULTACO SHERPA-350.—*La nueva Sherpa presentada tiene muchas variaciones estéticas con respecto a la versión anterior: depósito más pequeño y estrecho, asiento reducido, guardabarros en plástico rojo y grupo propulsor pintado en negro mate, amén, por supuesto, de todas las mejoras técnicas que hasta ahora sólo llevaban los pilotos oficiales de la marca.*



PUCH MINI-CROSS.—*Puch no presentaba una novedad destacada. Quizá, dentro del amplio stand de la marca asturiana, sobresalía el ciclomotor del año, el modelo Mini-cross, que ha sido elegido a través de la revista «Motociclismo» por votación popular.*

COMO ya va siendo habitual en el Salón de Barcelona, las motocicletas han vuelto a ser protagonistas. Si el sector automovilista no aportaba novedades importantes —nos referimos a los turismos nacionales, a excepción del Chrysler 150—, en el de la motocicleta, paradójicamente, ha ocurrido todo lo contrario. Sin temor a equivocaciones, ha sido el más animado, sobre todo por el interés demostrado por la gente joven. Y es que la motocicleta está incidiendo en la juventud española de forma sorprendente. De aquí, el que la mayoría de los fabricantes, incluso importadores, ofrezcan al visitante toda una baraja de novedades que hacen las delicias de los jóvenes y no tan jóvenes.

Según hemos podido apreciar, las marcas están variando la trayectoria que les ha mantenido en candelero en estos últimos años —marcas nacionales, se entiende—: la moto de montaña. Este es el caso de Montesa, firma eminentemente motomontañera, que en esta edición ha apresurado la realización de un prototipo de carretera para tenerla en condiciones de vistosidad en su correspondiente stand. Montesa vuelve al asfalto, y lo hace un poco tímidamente, con una máquina de 74 c. c., que aprovecha el motor de las famosas «Cota» de esta misma cilindrada, pero con distinta distribución y cambio de seis velocidades.

(Continúa en la pág. 19.)

NOVEDADES DERBI GAMA DE VEHICULOS AUTOMATICOS

EN este Salón Internacional del Automóvil, que hace breves días se ha inaugurado, Derbi nos presenta una variedad de gamas entre la que es de destacar la dedicada al vehículo automático y que representa la gran novedad de este certamen. Junto a ella se exponen las correspondientes a ciclomotores utilitarios carretera, de 3 y 4 V., ciclomotores carretera deportivos, ciclomotores deportivos fuera carretera-cross, gama motocicletas 2002 y motocicletas cross-competición, de las que hablaremos más adelante.

CICLOMOTOR AUTOMATICO VARIANT

Con el lanzamiento por parte de Derbi de este nuevo modelo automático, Variant, Nacional Motor, S. A., rompe los moldes conocidos hasta ahora de este tipo de vehículos creando la tercera generación con su Variant automático. Es indudable que la actual tecnología que esta empresa ha ido acumulando a lo largo de toda su existencia y su innegable entusiasmo en ir siempre en vanguardia, se ven reflejados en este ciclomotor automático.

Sus características técnicas, su línea, sus vistosos colores y esencialmente la sofisticación que presenta el grupo motor suspensión, diferente en todo a lo conocido hasta ahora, equipado con la mayor progresividad de variación efectuado hasta ahora en el mundo que le permite superar ampliamente cualquier dificultad del terreno, sea éste montañoso o simplemente una calle empinada. La suspensión, mediante basculante coaxial, tiene la gran ventaja de eliminar los clásicos alargamientos de la cadena de transmisión secundaria que habitualmente sufren estos vehículos, a la par de quedar fijos conjuntamente con el chasis tanto el motor como los pedales, permitiendo un mayor confort de conducción al no moverse los pedales junto con la suspensión. Todo ello unido a la variedad que Derbi nos ofrece en este modelo junto con una conseguida estética y belleza de líneas, convierte a este automático en el vehículo con más características diferenciales que existe actualmente y a la vez lo destaca como líder indiscutible dentro de su gama.

Con respecto al resto de vehículos presentados, ya hemos comentado la clasificación de gamas anteriormente, por lo que resumiremos los modelos en lo siguiente:

CICLOMOTORES UTILITARIOS CARRETERA DE 3 Y 4 V.

Esta es la conocida gama Antorcha, que se presenta con numerosas mejoras en todos sus acabados y de la que es patente su fama por los miles de usuarios que llenan la geografía española con estos pequeños vehículos, siendo sus principales modelos los ciclomotores Tricampeona en sus versiones 3 y 4 V., Olímpica Campeona de 3 V. y especial de 3 V.

CICLOMOTORES CARRETERA DEPORTIVOS

Compuesta por los modelos GT, GTS y Montreal, estos dos últimos de reciente aparición en el mercado y cuyo éxito es ya una realidad. El modelo GTS presenta también una versión con intermitentes.



Stand Derbi.



Diablo 50.



74 c. c. Cross Competición.

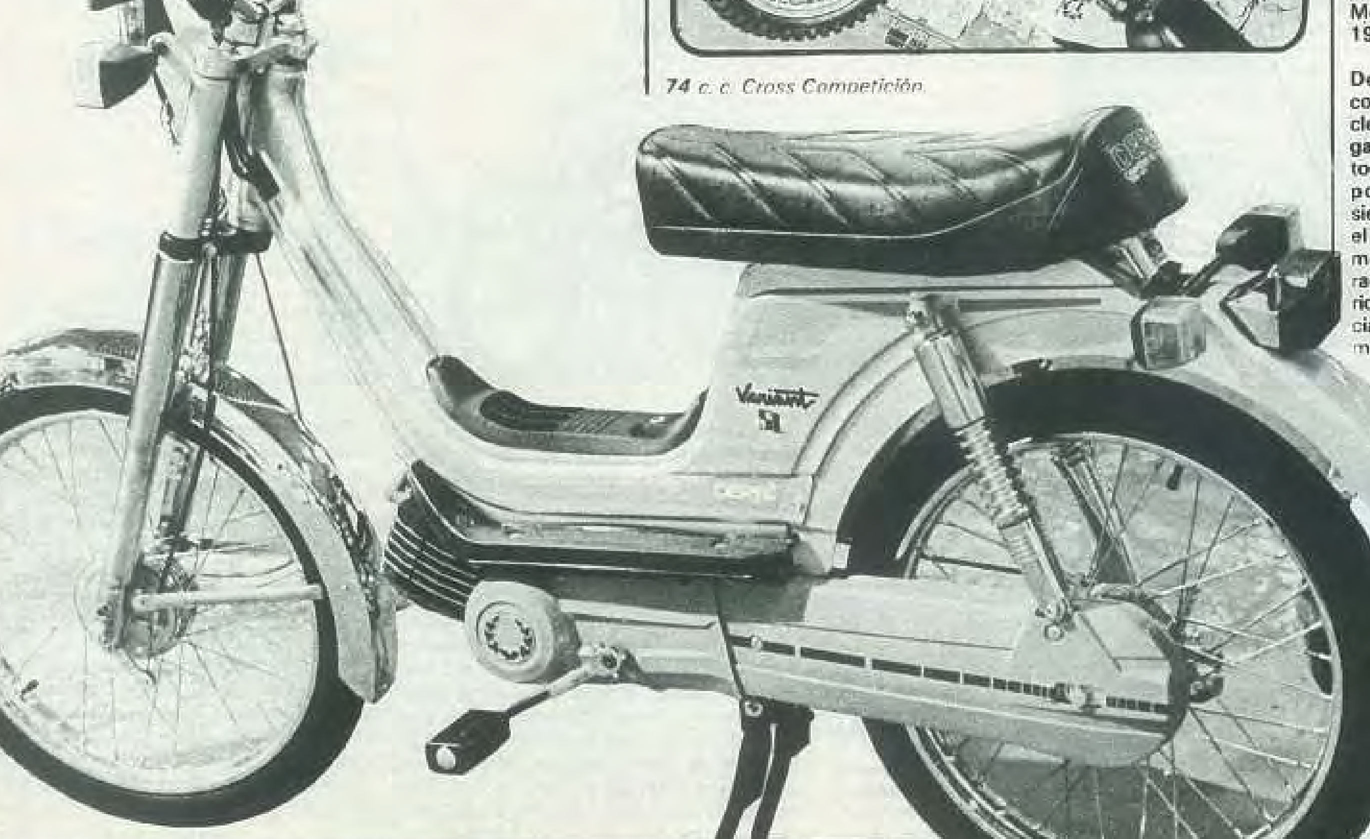
CICLOMOTORES FUERA CARRETERA/CROSS

Compuesta por los modelos Derbi-Cross, cuyo lanzamiento hace ya más de un año fue un acierto pleno, y el modelo Diablo, con importantes características, lanzado ya al mercado hace unos meses y cuyo éxito se ha visto asegurado desde el principio.

MOTOCICLETAS GAMA 2002 Y 74 c. c. CROSS COMPETICION

Derbi presenta en esta gama el modelo 2002 conocido sobradamente por todos los aficionados a las motocicletas deportivas carretera/ciudad y al modelo Derbi Cross 75 c. c. Competición que ha irrumpido con notable éxito en las competiciones de esta cilindrada que se celebran en España y que es una réplica exacta del modelo oficial que ha obtenido para Derbi los Trofeos Junior de Moto-Cross en los años 1975 y 1976.

Como cada año, Rabasa-Derbi presenta conjuntamente con los ciclomotores y motocicletas una completa y extensa gama de bicicletas, que abarcan todos los usos, utilitarios, deportivos, competición, etc., siendo la novedad para este año el lanzamiento de unos nuevos modelos de Cross, cuyas características de robustez, seguridad y confort, harán las delicias de los aficionados al ciclismo de montaña y todo terreno.



Nuevo modelo automático.

MOTO VESPA, S. A. ACTUALIZA LA GAMA GILERA

COMO es tradicional, en el «stand» de Moto Vespa, Sociedad Anónima, del Salón Internacional del Automóvil del presente año, encontramos sus acreditados «scooters», que dan nombre a la marca y que están consiguiendo cada día mayor favor del público.

Sus tres modelos de Vespa GT de 160 c. c., SN de 125 c. c. y, especialmente, la U2 de 75 c. c. destinada a los jóvenes de dieciséis años, que han encontrado en este vehículo el verdadero gran utilitario que les permite, por un escaso costo de mantenimiento y consumo, circular por autopistas, llevar pasajero y alcanzar velocidades superiores al ciclomotor, están alcanzando aumentos de matriculación notables en el pasado año y en los primeros meses del actual. Los nuevos colores: amarillo, azul y rojo, con que se presentan este año, los hacen más atractivos para el público.

El Vespino, ya tan acreditado en toda España, presenta sus clásicos modelos GL rojo, GS con intermitentes y, como novedad recién presentada al mercado, el modelo de Vespino TN, más económico que los modelos de lujo, pero con las mismas características de motor carenado y rueda trasera desmontable, como las de un coche. El modelo NL, de próximo lanzamiento a finales de año, no modifica esencialmente las características de este vehículo.

Donde verdaderamente presenta Moto Vespa, S. A., sus máximas novedades es en la parte destinada a la línea Gilera. Aquí la atracción del público se centra en dos grandes estrellas: la 75 c. c. Cross y la 125 c. c. Strada.

La Gilera 75 c. c. Cross, destinada a las competiciones, según informa la marca, estará presente en las carreras antes del verano, con lo que se espera que la juventud encuentre un nuevo vehículo apto a demostrar sus habilidades. Por lo que respecta a la 125 c. c. Strada, vehículo que actualmente se fabrica en Italia, es de esperar que pronto lo tengamos disponible también en España. Todo ello sin dejar de destacar que los modelos de Gilera Enduro 75 c. c. y 125 c. c., cuya aparición en el mercado parece también próxima, han sido también muy favorablemente acogidos por el público asistente.

El «stand» se complementa con sus ciclomotores Gilera RL y RS de paseo, con y sin intermitentes, y los modelos RA y RE tipo Enduro, este último con interesantes modificaciones sobre el modelo anterior.



Gilera 74 Cross.



Vista del «stand».



Gilera Enduro-74.

En resumen, un nuevo éxito que se apunta esta marca señera, que, aunque de origen extranjero, puede considerarse con carta de naturaleza en nuestro país, al producir algunos vehículos completamente originales, que no se fabrican en sus centrales de Italia.

EXAMEN DE CONDUCIR

Como en años anteriores, la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona, con la colaboración de las auto-escuelas de Moto Vespa, S. A., y de autopistas, facilitó a los visitantes la obtención del carnet de conducir motocicletas A-1 A-2.

Es muy de elogiar esta iniciativa para los aficionados y usuarios de la motocicleta, ya que son muchos los que en su día se examinaron y obtuvieron su carnet de conducir coches, pero no lo hicieron de un vehículo de dos ruedas, por lo que su visita al salón pudo ser aprovechada para añadirle también la categoría A-2. Para ello es suficiente con pasar el examen práctico, utilizando una Vespa 125 c. c., que la firma facilitó gentilmente a los visitantes, y presentar un nuevo certificado médico, cuatro fotografías y el carnet de identidad, llenando el impreso facilitado al efecto.

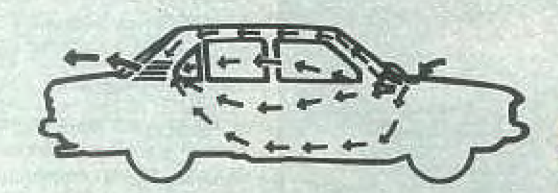
Para los jóvenes de dieciséis a dieciocho años, el obtener su permiso de conducir fue también muy simple, ya que con la documentación antes indicada pudieron pasar el examen teórico en el Palacio del Cincuentenario y, posteriormente, el práctico en la plaza del Universo, en una Vespa 75 c. c., que es un vehículo muy apropiado para la juventud, que así puede disponer de él en sus cómodos traslados, incluso por autopistas y con pasajero, por un costo ligeramente superior al de un ciclomotor, cuyas limitaciones por ley son evidentes.

Descubra
puede



Empiece por sentarse a gusto.

Pero bien. En un asiento con la inclinación justa, la amplitud justa y lo suficientemente mullido. Ni más ni menos. Anatómico. Ponga el volante a su altura. A la suya. Para eso el volante es de altura regulable. Y siéntase a gusto. En un ambiente cálido, con una tapicería de terciopelo. A juego con las puertas. Perfecto. Ya se encuentra a bordo de un SEAT 132.



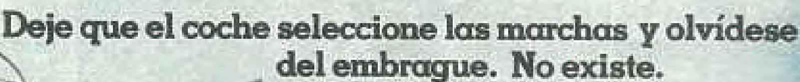
Olvídese del frío o del calor. Déjelos de puertas afuera.

Todo el año. En invierno o en verano. A bajo cero o a 40º a la sombra. Usted puede llevar la temperatura que le guste. Para ello, haga uso de la potente calefacción en invierno y de la nueva instalación de aire acondicionado en verano. Encuentre su temperatura ideal y olvídese de lo que pasa fuera. Cierre las ventanillas. El sistema de renovación de aire se lo permite. Así es el SEAT 132. Para que goce mirando la calle, desde la calle y sin salir a la calle.

Escuche su música favorita. Pero nada más.



Ya que puede cerrar las ventanillas, hágalo. Así no percibirá ruidos extraños. El violín sonará a violín. Y eso ocurre, también, porque el interior del coche está insonorizado. Por la protección del compartimento motor y el acolchado del suelo, techo, puertas y capó. Como en el 132 o como en su habitación preferida. Un deleite muy especial a primeras horas de la mañana.



Deje que el coche seleccione las marchas y olvídese del embrague. No existe.



Es un placer más al viajar. Parar y seguir, seguir más rápido y parar. Sin pisar el pedal de embrague, sin cambiar una y otra vez. Deje que el coche seleccione las marchas. Usted sólo dígale si quiere detenerse o continuar más rápido. Para ello use el freno y el acelerador. Eso es el cambio automático. Y el SEAT 132 lo tiene. Su potente motor se lo permite.



lo agradable que ser ir al trabajo.

Eso es empezar un día feliz.

Cada día está más difícil el tráfico. Y usted probablemente, no puede prescindir del coche. Por eso, es bueno buscar un sistema para empezar el día feliz. Y el día empieza viajando al trabajo. Aproveche las extraordinarias cualidades del SEAT 132. Para viajar descansando

Seat 132. Como en su casa.

LA MOTOCICLETA, NUEVAMENTE «VEDETTE»

(Viene de la pág. 13.)

Mototrans, S. A., fabricante bajo licencia de las motocicletas Ducati, ha demostrado nuevamente su inquietud por la carretera con la presentación de la «500 Desmo», hermana joven y deportiva de la ya popular «500 TWIN», que tanto éxito comercial está teniendo desde su lanzamiento; junto a la «protagonista» del stand Ducati, la «Dalmath», máquina de importación que se presentaba por primera vez en público. Un conjunto muy equilibrado y a un precio relativamente bajo con respecto a la competencia.

Derbi, por su parte, presentaba su novísimo «Variomatic», un ciclomotor totalmente automático cuyo diseño estético ha gustado notablemente a los visitantes; quizá su precio sea algo elevado; sin embargo, teniendo en cuenta lo que ofrece, creemos que está en su justa medida. En el mismo stand se presentaban las esperadas «2002», que han sido aumentadas de cilindrada y que, próximamente, se comercializarán con motor de arranque. Digno de mención especial es el modelo «74 Cross», una máquina creada para los pilotos privados

(Continúa en la pág. 21.)



MONTESA 75 TURISMO.—Pieza destacada dentro del stand de Montesa ha sido, sin duda, el prototipo de 75 c. c. para carretera. Una máquina que mantiene la experimentada mecánica de las famosas Cota 75 y 125, adaptada a los condicionamientos de la nueva ruta. Como puede observarse en la ilustración, está siendo sometida a numerosas pruebas y adaptaciones, como es el caso del asiento y depósito, que todavía no es definitivo. El prototipo monta frenos de disco y llantas de aleación, pero cabe la posibilidad de que los frenos sean sustituidos por otros de disco.



GILERA 75 CROSS.—Moto Vespa, S. A., tampoco quiere alejarse del campo deportivo. Para ello ha comenzado a fabricar una máquina para la práctica del motocross, Gilera 75 Cross, cuyas características la colocan al mismo nivel de las más competitivas en esta cilindrada. Su potencia es de 16 CV a 11.500 r. p. m., y lleva un cambio de seis velocidades. El recorrido de la suspensión delantera, de 200 milímetros, y está equipada con amortiguadores traseros de gas.





MONTESA

MONTAÑA Y CARRETERA

• TRAIL 348, COTA 74 Y COTA 125, NUEVOS MODELOS

VARIOS han sido los modelos presentados por Montesa. Sin embargo, a decir verdad, podemos aseverar que ha llamado la atención el nuevo prototipo para carretera de 74 c. c. Una puerta de esperanza se abre para los seguidores de la marca que aman y desean una montura para carretera. Algo es algo.

Pero Montesa tampoco quiere perder el tren en lo que respecta a modelos de montaña. Son múltiples las versiones exhibidas en Barcelona. Comenzando por las Cota —74 y 125 c. c.—, de nueva factura —incorpora un conjunto sillín-depósito similar al de la Cota-348—, pasando por la Trail-348, máquina pensada para el excursionista de montaña, equipada con un depósito de más capacidad y una sexta velocidad, que permite alcanzar una velocidad superior a los 115 kilómetros por hora, para terminar por toda la gama de modelos para la práctica del todo-terreno.

El stand Montesa, como en años anteriores, ha sido uno de los más concurridos.

BMW
MOTOCICLETAS DE PRESTIGIO



R-100 S.



R-100 RS.

UNA fabulosa gama de motocicletas de prestigio es lo que ofrecía al visitante el «stand» de BMW. Indudablemente, las motocicletas de gran cilindrada más populares en España y en el mundo, gracias a sus excepcionales características de calidad, seguridad, confort y robustez, no podían faltar en el certamen barcelonés.

Son varios los modelos que componen la gama BMW: desde la pequeña y confortable 600 c. c., pasando por los modelos de 750 c. c., para terminar con las recién incorporadas 1.000 c. c., presentadas el pasado año oficialmente. Todos los modelos se distinguen por sus buenas prestaciones, gran confort y excelente fiabilidad. El grupo propulsor, muy experimentado, es común en base técnica para todos los modelos; se trata del conocido de dos cilindros horizontales opuestos, caja de velocidades de cinco relaciones y la característica principal —elimina una gran cantidad de problemas— de su transmisión secundaria por cardan. En el «stand» de BMW destacaba principalmente el modelo R-100 RS, equipado con carenado integral, llantas de aleación y freno de disco en las dos ruedas; sin duda, la «joya» de la gama, que se complementaba con las distintas versiones de 1.000 c. c. S y 1.000 c. c. Normal.

Unas máquinas admiradas, deseadas y que, pese a su alto costo, son las más vendidas en el actual mercado de la motocicleta de carretera, en lo que respecta a máquinas de importación.

Kawasaki
NUEVOS MODELOS: 650 y 1000



1000.



650.



EN lo que respecta a máquinas de importación, las novedades más importantes que se han presentado en el Salón de Barcelona han estado ofrecidas por la marca japonesa Kawasaki. Esta firma está representada en España por Talleres Hispano-Alemán, que regenta el importador Ben Heiderich. De los modelos presentados podemos decir que, a excepción de la KZ-400, el resto eran auténticas novedades que se presentaban por primera vez a los aficionados españoles. Destacamos la nueva 1000, derivada íntegramente de la 900 Z1, a la que sustituye. Muchas son las mejoras que tiene este modelo con respecto al antecesor, entre ellas mayor cubicaje, más potencia; manteniendo, prácticamente, el mismo peso. Se trata de un cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos con doble árbol de levas en cabeza. Una máquina que permite alcanzar velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora y que está equipada con tres potentes frenos de disco.

Los modelos de 650 también han causado honda impresión. Una máquina muy equilibrada y que evidentemente tendrá la aceptación del mercado español. Mantiene la aparatosidad de sus hermanas mayores (cuatro cilindros, cuatro velocidades, cuatro frenos de disco, doble árbol de levas en cabeza, motor de arranque, etc.) y tiene la ventaja de ser muy ligera y manejable, amén del precio, que se coloca alrededor de las 370.000 pesetas. Estas máquinas se montan en los Estados Unidos, por lo que la importación en nuestro país está liberalizada. Dentro de quince días comenzará a comercializarse a través de la distribución que tiene planificada el importador con un excelente servicio de posventa.

LA MOTOCICLETA, NUEVAMENTE «VEDETTE»



YAMAHA-750 DOHC.—Un año más presentaba Yamaha, a través de su concesionario Ledasa, el modelo tricilíndrico y transmisión por cardan, 750 DOHC. Sin embargo, en esta ocasión no se trataba de un prototipo, sino de varias unidades que serán comercializadas próximamente. Como se sabe, este modelo ha sido estudiado conjuntamente por la marca alemana Porsche y Yamaha.



KAWASAKI-650.—Novedad destacada dentro de las motocicletas de importación ha sido la nueva Kawasaki-650. Una montura equipada con un motor de cuatro cilindros en línea, transversal, y dobe árbol de levas en cabeza. Una máquina de la que podrán disponer todos los aficionados que quieran gastarse alrededor de las 360.000 pesetas, incluido el impuesto de lujo y matriculación.

(Viene de la pág. 19.)

de esta espectacular modalidad de la motocicleta, y que está avalada por los numerosos triunfos logrados por los pilotos oficiales.

Maquinaria Cinematográfica, S. A. (OSSA), tampoco ha desestimado la cita del certamen. En un stand cromático como el que más, exponía toda la gama de motocicletas, de las que destacaban el nuevo modelo «250 Turismo» especial Copa, que incorpora toda una serie de mejoras con respecto al modelo anterior, como es el freno de disco delantero, el nuevo diagrama de distribución, etc. En lo que respecta a moto de montaña presentaba como novedad la nueva «MAR» para la práctica de trial; introduce todas las reformas que llevan las máquinas oficiales, destacando primordialmente el nuevo colorido.

Bultaco tampoco se ha quedado atrás, como lo demuestra la presentación de la nueva Sherpa 350, que aporta cambios importantes, especialmente en diagrama de distribución y estructura, amén del motor, totalmente pintado en negro mate; nueva estética para la Metralla GT, cuyo cambio de color —amarillo y negro— mejora su estética, algo anticuada. Es una pena que la esperada 74 c. c. no se haya expuesto en el Salón. Según parece, será presentada a la prensa próximamente. Se trata de una máquina de carretera con motor de 74 c. c. y seis velocidades, equipada con frenos de disco y llantas de aleación, que puede ser conducida oficialmente desde los dieciséis años.

Moto Vespa, S. A., ha ofrecido toda una extensa gama de monturas para la práctica deportiva, como veremos más adelante. Torrot, al incorporar los motores Sachs, lanza un ciclomotor muy equilibrado y funcional, pero con una línea francamente bella: City.

Los importadores, a excepción de Kawasaki, no han aportado ninguna novedad que merezca destacarse. Únicamente, repito, los modelos Z-650 de cuatro cilindros y doble árbol de levas en cabeza, y la Z-1000, modelo derivado íntegramente de la «900», cuyas prestaciones no tienen rival en la actual producción mundial de motocicletas.

En resumen, un Salón del Automóvil que podíamos titularlo como un auténtico Salón de la Motocicleta. Creemos, mejor dicho, estamos convencidos, que, en fechas más o menos breves, es necesario que el sector industrial de la motocicleta tenga su propio escaparate: el Salón de la Motocicleta.

OSSA

UNA GAMA PARA TODOS LOS GUSTOS





EN el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona había este año un «stand» que, dentro del recinto reservado a las motocicletas, llamaba poderosamente la atención de los aficionados. En efecto, este año la marca Ossa volvía a presentar modelos de gran interés para todo aquel que se interese por el deporte de las dos ruedas. Desde las modalidades de fuera carretera, en todas sus facetas, hasta los modelos de turismo en dos cilindradas. Ossa hace gala de su técnica avanzada en el diseño y la calidad aplicada a la realización de todos sus modelos.

Comenzamos hablando de las dos Ossas de turismo presentes en el salón. Nobleza obliga. Para la 500 bicilíndrica irá primero toda nuestra admiración. Se trata de una moto que reúne ligereza, manejabilidad y altas prestaciones, más propias de un modelo de superior cilindrada. Su belleza de líneas llama poderosamente la atención, debido, sin duda, a su diseño cuidadosamente estudiado, desde la pintura del depósito de gasolina hasta las llantas de las ruedas, que, por cierto, son de aleación, tanto delante como detrás. Equipada con frenos de disco en ambas ruedas, con un completo equipo eléctrico y con unos órganos mecánicos capaces de dar un rendimiento muy superior al que les será exigido.

El otro modelo que Ossa ya tiene en plena producción es el 250 Turismo, una moto muy moderna y de buen rendimiento que está obteniendo una excelente aceptación en nuestro mercado. Su motor monocilíndrico de dos tiempos da una utilización agradable sin excesivas vibraciones ni ruidos. Con un consumo nada elevado para un dos tiempos de estas características, permite efectuar largos desplazamientos a una velocidad de crucero superior, ya sea con una plaza o con dos. Sus buenas cualidades ruteras le han hecho ser elegida para animar la primera fórmula de promoción española de velocidad, la llamada Copa Ossa-Motociclismo. Esta fórmula permite el descubrimiento de nuevos pilotos de calidad, ya que en las carreras de la Copa todos los corredores participan con el mismo modelo de motocicleta, en la que las modificaciones permitidas han sido limitadas, de forma que todos los corredores se encuentran en igualdad de posibilidades mecánicas.

En el apartado de las motos de fuera carretera, Ossa posee una gran parte del mercado nacional. Su gama de modelos abarca las modalidades de trial, moto-cross y todo terreno. En el salón de Barcelona la novedad venía justificada por un nuevo modelo de trial para los amantes de esta bella modalidad. La nueva máquina introduce todos los avances técnicos que últimamente montaban las máquinas oficiales, y que avalan las últimas victorias conseguidas. Por supuesto tampoco podían faltar los modelos de todo terreno tan apetecidos por los practicantes de esta modalidad, amén de las nuevas versiones de moto-cross.

Ossa no ha querido frenar a la proyección de los destacados pilotos de la Copa Nacional que lleva su nombre. Para ello ha establecido este año la Copa Ossa Yankee, siguiente escalón para el piloto velocista. Un buen aprendizaje, para más adelante incorporarse con éxito en las competiciones internacionales con el menor costo y la mayor experiencia.

También se presentaba, con aire destacado, la nueva Ossa 250 especial Copa. Una máquina que difiere bastante de la anterior, especialmente en el apartado de frenos (freno de disco delantero), estabilidad (nuevo sistema de amortiguación) y potencia (nuevas dimensiones de cilindro). De esta manera los nuevos pilotos que inician su actividad en la Copa disponen de un material más moderno que les permitirá rodar a promedios superiores con mayor seguridad.

NOVEDADES DUCATI

COMO cada año, el salón de Barcelona sirve como trampolín de lanzamiento de las novedades del sector motociclista. En este certamen 1977, Ducati Mototrans presenta una serie de importantes novedades, que vienen a engrosar su ya amplia gama de vehículos de asfalto y montaña. Algunos de ellos ya serán conocidos por la afición, tras la divulgación que les dieran, en su día, las revistas especializadas. Otros son una rigurosa novedad, como es el caso de la Ducati 500 Sport-Desmo y de la Ducati 900 Sport-Desmo Darmah.

Para cubrir al máximo las necesidades y solicitudes del mercado motociclista nacional se han aportado una serie de variaciones a los modelos ya comercializados, que suponen una reducción de costos traducidos en una consecuente disminución del precio venta, como ocurre en el caso de la 500-Twin en su versión económica, con freno de tambor trasero y llantas convencionales de radios.

En el apartado fuera de carretera, la 50 Cross se une a la serie de modelos de todo terreno incluidos en la gama Senda, con el fin de aportar al público del ciclomotor una posibilidad más, dentro de las restricciones que limitan la conducción de vehículos, sin necesidad de pasar un examen de conducción.

Dentro de la gama de motocicletas importadas de Ducati Meccanica (Bolonia, Italia), destacan la 125 Six Days, un bello ejemplo del todo terreno en el más puro aspecto de competición. A su lado, la estrella de la fábrica italiana acapara la atención de todos los visitantes; se trata de la Darmah 900 Sport-Desmo, una excelente concepción de la moto de carretera, uniendo las prestaciones de los modelos deportivos con el confort y manejabilidad de la mejor turismo, sin olvidarse del cuidado acabado y equipamiento general, que la sitúan a la vanguardia de las «superbikes» actuales.





DUCATI 900 DARMAH SPORT-DESMO

La progresión de modelos dentro de la gama, nacida con el motor en V a 90º de 750 c. c., ha llegado a este nuevo modelo denominado Darmah, que equipa culatas de distribución desmodrómica, característica que le proporciona unas aceleraciones brillantísimas, raramente igualadas en una moto de serie.

Al lado de esta superpotencia, encontramos determinadas mejoras en la caja de cambios, selector y arranque eléctrico.

El equipo general de la Darmah es de primerísima calidad. Las llantas, de aleación ligera, Campagnolo, siguen las experiencias de la competición. Los tres discos hidráulicos merecen más que alabanzas en una moto de las características ya mencionadas, mientras el tablero de instrumentos y mandos eléctricos pasa a ser una excelente realización gracias a la adopción de los mejores componentes que se encuentran en el mercado de la industria auxiliar mundial.

Este modelo que se presenta en el salón ha de llegar en breve a España, esperándose poder efectuar las primeras entregas en el curso del próximo junio. El precio f. f. será de 334.000 pesetas, lo que le permitirá no alcanzar la temida barrera de las 400.000, después de liquidar los impuestos y matriculación.

Junto a estas cuatro novedades básicas de Ducati, se exponen asimismo las ya conocidas motos de cilindrada media: Vento 350, Froza 350, con y sin arranque eléctrico, 500 Twin en versión económica y convencional, además de la gama de ciclomotores Mini-3 (turismo y carguero), Senda y Pronto. En motocicletas ligeras, la 75 Senda sigue haciendo el intermedio hacia la clásica Road (12 V), que sigue siendo un modelo muy solicitado en el mercado nacional e internacional.

DUCATI 500-DESMO

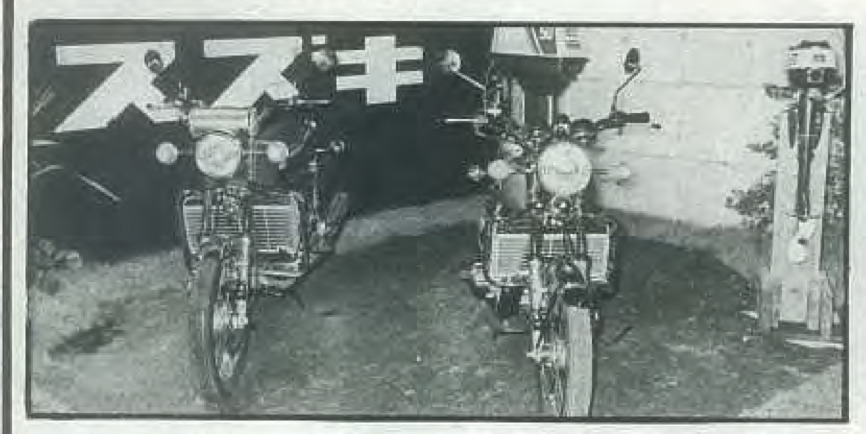
Con la favorable acogida que han tenido en su primer año de vida la 500 Twin, presentada hace exactamente un año, el «staff» directivo de Ducati Mototrans, ha decidido aportar un nuevo modelo, de corte netamente deportivo, con la 500-Desmo, que emplea el sistema de distribución desmodrómica, ya experimentado de forma totalmente satisfactoria en muchos años de participaciones deportivas.

Esta nueva Ducati española, no solamente atrae al público por sus cualidades técnicas, sino que además es un modelo de estudiado diseño, muy agresivo y realmente innovador en el apartado carrocería. El conjunto depósito-asiento está envuelto en una protección integral de goma, que hace asimismo las veces de sujeción de ambos elementos. Una solución práctica y de bellas líneas, propia de esta fábrica española.

La comercialización de este nuevo modelo deportivo está prevista para el próximo mes de junio, siendo su precio f. f. de 207.525 pesetas, añadiéndose un suplemento de 14.705 pesetas en concepto de extra por equipamiento opcional de las llantas de aleación.

UN «STAND» CON VARIEDAD

SUZUKI





DILATADISIMA gama de vehículos importados por parte de la firma madrileña Movilauto, que se constituye, por derecho propio, en una de las empresas de automoción de mayor prestigio. Movilauto importa en España los conocidos productos de la General Motors, que comprende las marcas Buick, Chevrolet, Pontiac —en sus fábricas americanas— y los famosos Opel europeos.

Movilauto pone un pie en el apartado de la motocicleta, importando en exclusiva para la Península las prestigiosas motocicletas japonesas Suzuki, que tantos éxitos deportivos están cosechando actualmente en las especialidades en que participan. Dentro del «stand» de la firma, presentaba los últimos modelos, destacando la Suzuki Rotary-5, la más espectacular de toda la gama, que viene equipada con un motor de pistones rotativos refrigerados por agua y fabricado con licencia alemana Wankel. Esta montura tiene la ventaja de anular cualquier tipo de vibración, gracias a lo cual su conducción es sumamente agradable y confortable.

LOS FUERA BORDA SUZUKI

En el mismo «stand» destacaban los motores fuera borda de la marca cuya gama cumple las exigencias de un gran número de practicantes de este apasionado sector de la motonáutica. Toda una serie de modelos, que van desde un pequeño de 3,5 CV, ideal para los botes de pesca deportiva, para terminar con el potente motor de 50 CV con arranque eléctrico, capaz de deslizar por el agua una embarcación superior a los cuatro metros y tirar con soltura de uno o más esquiadores. Basta decir que en este momento los motores Suzuki son líderes del mercado tanto por su precio, como por sus ventajas.

IRIONDO-SACHS, UN TANDEM A TENER EN CUENTA

LA empresa española IRIONDO, S. A., de Vitoria, fabricantes de ciclomotores, bicicletas y aparatos de gimnasia marca TORROT, cuya reseña industrial se adjunta a esta información para un mejor conocimiento de esta empresa, ha formalizado un importante acuerdo internacional con la mundialmente conocida casa alemana FICHTEL & SACHS, Schweinfurt (Alemania occidental), mediante el establecimiento de un Contrato de Asistencia Tecnológica para la fabricación y venta en exclusiva en España de sus motores para vehículos de dos ruedas.

Esta conocida marca alemana FICHTEL & SACHS es no solamente el mayor proveedor mundial de motores para vehículos de dos ruedas, sino también un renombrado fabricante de motores estacionarios para todos los campos de aplicación imaginables, así como el fabricante más importante del mundo de bujes de frenos contrapedal para bicicletas, y uno de los principales proveedores de la industria automovilística.

Más de 12.000 empleados trabajan en FICHTEL & SACHS AG, siendo un total de 18.000 con las filiales del grupo SACHS, lo cual puede dar una idea de la magnitud de esta gran empresa.

Esta asociación industrial entre una sólida y veterana industria española con tan importante marca alemana refleja, una vez más, la visión de nuestros empresarios hacia la consolidación de la industria española con vistas a su futura integración en el Mercado Común.

Como primer paso, la empresa IRIONDO, S. A., fabricante de los populares ciclomotores TORROT, presenta en el Salón Internacional del Automóvil, que se celebró el mes de abril en Barcelona, un nuevo ciclomotor tipo Ciudad, de diseño totalmente propio pero equipado con un motor SACHS, donde se incorpora la técnica más avanzada del mundo en este campo industrial.

IRIONDO, S. A., fue fundada en el año 1929, iniciando sus actividades con la fabricación de armas en Eibar (Guipúzcoa), centro neurálgico de la producción armera en España.

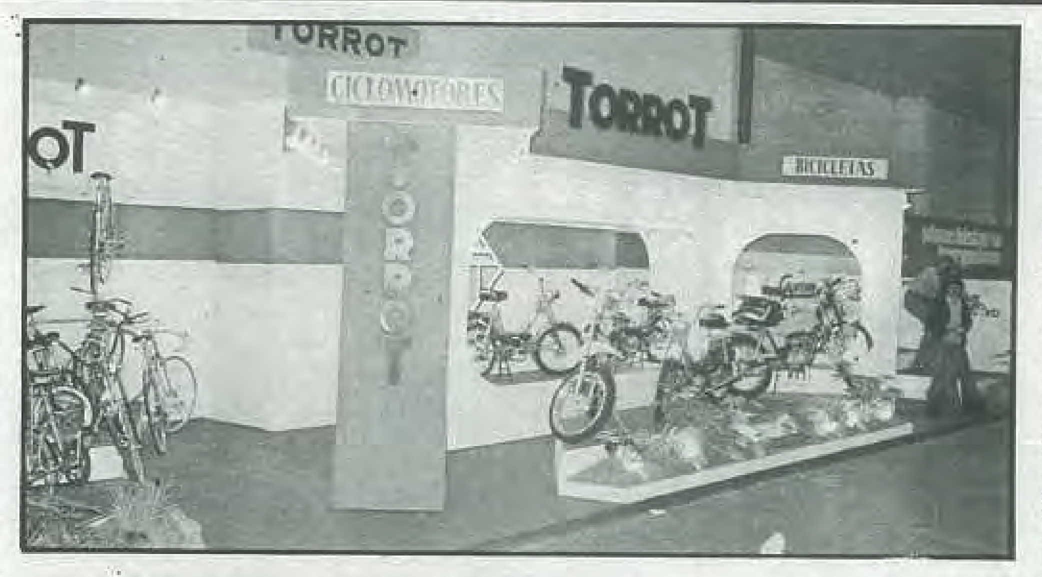
Finalizó esta primera etapa industrial en el año 1937 con los acontecimientos bélicos de la guerra civil española, cuando fue destruida totalmente la factoría de armas, recomenzando después la industria con la fabricación de bicicletas.

Con el tiempo, las primitivas instalaciones fabriles fueron insuficientes para dar asiento a la progresiva expansión y desarrollo logrados, por lo que, al no disponer del espacio necesario para una ampliación de las naves e instalaciones en la citada localidad eibarresa, fue en el año 1951 cuando se trasladó la factoría, construyéndose una nueva fábrica en Vitoria.

Transcurridos los primeros años de esta expansión, en el año 1960 se comenzó con la fabricación de ciclomotores y motocicletas ligeras, continuando desde entonces con ambas líneas de producción, mediante sendas cadenas de fabricación y montaje en gran serie.

En la actualidad, nuestra fábrica ocupa una superficie cubierta de más de 20.000 m^2 y emplea un total de cuatrocientas personas, entre productores, técnicos y administrativos. Aparte, da ocupación a más de sesenta empleados para la comercialización de los vehículos, a través de una red propia de seis delegaciones regionales y seis sucursales dependientes de las mismas, situadas en capitales estratégicas de la geografía española, independientemente de la red nacional, de más de 120 concesionarios y distribuidores directos, con un número aproximado de 2.500 puntos de venta y talleres de servicio a lo largo de todo el territorio nacional.

En el campo internacional hemos abierto interesantes mercados, realizando exportaciones a más de veinte países de los cinco continentes, donde nuestros vehículos han encontrado una excelente acogida, fruto de nuestros constantes esfuerzos para el logro de un nivel técnico de calidad y competencia a la altura de las más importantes firmas mundiales.



TORROT CITY

UN REVOLUCIONARIO CICLOMOTOR AUTOMATICO



EL COLOR DEL SECTOR MOTOCICLISTA





MINIMOTO PEUGEOT.—La moto «hobby» también ha entrado en España. Peugeot Movesa presentaba una minimoto de 50 c. c., derivada de su modelo mayor con variador automático. Una línea sencilla, funcional y simpática.

TORROT CITY.—Producto de la colaboración Sachs e Iriondo, S. A. Un ciclomotor ciudadano con una terminación muy cuidada. En otro apartado ampliamos la información técnica.

MOTO-GUZZI LE MANS.—Presentada en el pasado Salón de Barcelona, se mantiene vigente gracias a su cuidada línea. La Moto-Guzzi 850 Le Mans, importada por Lezauto en España, continúa ganándose los motociclistas más exigentes. Pedro Lezcano, gerente de la firma ubicada en Madrid, ha sabido elegir.

GILERA 75 CROSS.—Moto Vespa se incorpora al mundo del deporte con este nuevo modelo para la práctica del moto-cross.

DERBI CROSS 74.—Los éxitos alcanzados en la temporada pasada han animado a los dirigentes de la firma barcelonesa a comercializar este modelo.





Nuevo modelo de 50 c. c.: Feria.

UNA GAMA PARA TODOS LOS GUSTOS:

MOTORHISPANIA, S.A.

Feria, nuevo ciclomotor de línea deportiva

MOTOR Hispania es una gran industria que, entre otras actividades, se dedica a la fabricación, en su planta de Sevilla, de los ciclomotores Guzzi en sus distintas versiones. Sus productos son conocidos en nuestro país desde hace muchos años por su extraordinaria robustez y calidad, y siempre han tenido una gran cantidad de adeptos. Por eso, Motor Hispania no podía dejar de presentar su «stand» en el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, un «stand» lleno de atractivos que trataremos de recoger en estas líneas.

Destaca en primer lugar la completa gama de ciclomotores, basada principalmente en dos modelos de base: Cangurito y Dingo. El primero es un vehículo eminentemente utilitario, dotado de un motor con cambio de tres velocidades, acoplado a un embrague automático de carga constante, el cual permite la utilización como monomarcha o bien empleando sus tres velocidades. Este sistema permite también la puesta en marcha por medio de una palanca especialmente dedicada a ello, eliminando así la fastidiosa tarea de pedalear para arrancar el motor. Estas dos características técnicas constituyen una exclusiva de este modelo, que no posee ningún otro ciclomotor con embrague automático. Se fabrican tres versiones del modelo Cangurito: normal, lujo —denominada SL— y monoplaza, siendo esta última especialmente dedicada al transporte de carga, gracias al portaequipajes montado en el centro de la rueda, amén de su confección más robusta. La versión SL posee detalles muy refinados, que le hacen adquirir una gran belleza de líneas y una estética agradable.

Los modelos Dingo representan la continuación de la línea tradicional de Guzzi, incorporando, al mismo tiempo, las técnicas más avanzadas. Su caja de cambios, con tres velocidades, va mandada por un selector situado en la mano izquierda del manillar. Sus amortiguadores traseros van situados en una nueva posición, que permite mayor carga y una suspensión más suave. De sus tres versiones, destaca el modelo Campero, especialmente estudiado para un uso intensivo en todo terreno. Los Dingo son ciclomotores con verdaderas características de una pequeña moto, admitiendo un uso intensivo, dada su gran robustez y fiabilidad.

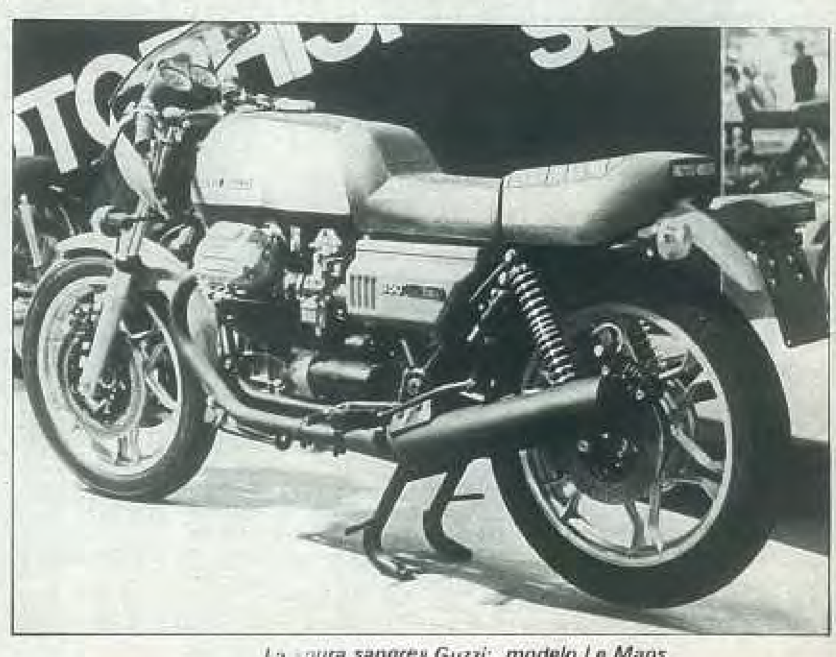
Otro producto de Motor Hispania, que estaba presente en su «stand», fue el Kart Guzzi. Un pequeño coche equipado con motor de la marca, de 49 c. c., con tres velocidades y embrague automático del mismo tipo que el que equipa al ciclomotor Cangurito. De esta forma, el Kart Guzzi puede ser utilizado como monomarcha o empleando sus tres velocidades, no existiendo ningún riesgo de que el motor se cale, ya que el embrague lo desacopla automáticamente de las ruedas en cuanto el vehículo se detiene. El Kart Guzzi representa la posibilidad ideal de iniciarse desde pequeño a la conducción de un vehículo de cuatro ruedas sin ningún peligro.

Todos los motores Guzzi de 49 c. c. poseen un cilindro de alumnio cromado, duro interiormente, que le da una duración de al menos 70.000 kilómetros y que hace que en el carburante sólo precise una mezcla del 2 por 100 en aceite; por tanto, la necesidad de limpieza de la culata y tubo de escape es mucho más apreciada que en los motores que no poseen esta característica. •

La novedad, auténtica por cierto, del «stand» de Motor Hispania, S. A., ha sido el nuevo modelo Feria. Una montura que ha salido del departamento de diseño de la marca hispalense en plena Feria de Abril, de aquí su definición. Se trata de una máquina de 50 c. c., equipada con cuatro velocidades de un aspecto puramente deportivo: cuadro de doble cuna, suspensión hidráulica, frenos de tambor, etcétera. Un ciclomotor que cubre un hueco importante dentro de la gama de esta marca y que, evidentemente, hará las delicias de los más jóvenes, ávidos siempre de nuevas sensaciones. La nueva Feria tiene ese carácter que tanto agrada a los jóvenes de hoy.



Vista general del «stand» de Motor Hispania, S. A.



La «pura sangre» Guzzi: modelo Le Mans.



Uno de los nuevos tractocamiones Mercedes, el 1932, un vehículo que se conduce con la misma facilidad que un turismo.



Otro de los vehículos anfibios que presentaba Pegaso era el BMR-600, que al parecer compite con un anfibio de Mercedes, un pedido de las Fuerzas Armadas españolas.

VEHICULOS INDUSTRIALES: LOS FABRICANTES ESPAÑOLES CONTRAATACAN



Autocar Pegaso, destinado a transporte urbano, con motor de 210 CV y caja automática Voith de tres velocidades hacia adelante.



Mevosa presentaba uno de sus furgones, perfectamente acondicionado como taller móvil.

Otras de las novedades del Salón de Barcelona era el Land Rover 6 cilindros de 3.429 c. c., que desarrolla una potencia de 94 CV.

SI en los vehículos de pequeña carga, destinados al reparto de paquetería en las grandes ciudades había escasas novedades, muy diferente era el ambiente entre los camiones, autobuses y los remolques y semirremolques, entre los que siempre había cosas que ver, desde quintas ruedas, cada vez más manejables, a dobles ejes de artillería para remolques, cisternas para transportes de gases líquidos y pulverulentos de hasta 50.000 litros, etc. En autobuses causaba sensación el «pullman» de Unicar, acondicionado para ofrecer el máximo de confort a los pasajeros y equipado de televisión.

Entre los fabricantes de camiones, Pegaso presentaba un nuevo tractor de 260 CV, además de cabinas abatibles en toda su gama. Destinado al servicio urbano, ha preparado un autobús equipado de una transmisión automática.

Chrysler, algo más conservadora, se conformaba con presentar igualmente cabinas abatibles.

De los camiones de importación, habría que poner a la cabeza a Mercedes, con toda la nueva gama de camiones que incorporan toda una serie de adelantos para hacer más fácil el duro trabajo de los hombres de la ruta. Direcciones asistidas, freno motor (cortando la inyección), caja de seis marchas con reductora de selección hidráulica, que multiplica por dos el número de relaciones, etc. También hay que destacar la gama Daf, distribuida por Motor Ibérica, etcétera.



Nuevo tractor Pegaso 2180/51 equipado del motor seis cilindros de 10.518 c. c. con 260 CV conseguidos gracias al empleo del turbocompresor.

PEGASO

NOVEDADES EN EL SALON

El anfibio 3550, proyectado para la Infantería de Marina.

LA Empresa Nacional de Autocamiones, en su calidad de primer fabricante español de vehículos industriales, colabora de forma notable en el certamen. Exhibe gran parte de la producción, que comprende desde los vehículos más ligeros y manejables en zonas urbanas, o con circulación densa, hasta los más potentes y aptos para los largos recorridos de carretera y el transporte de grandes volúmenes y pesos.

Los vehículos Pegaso y Sava, producidos por ENASA, representan un elevado porcentaje dentro del parque automovilístico nacional y abren constantemente las fronteras en busca de participaciones importantes en otros países, donde ya existen y circulan buen número de ellos.

De aquí la importancia concedida por ENASA al presente Salón de Barcelona y la presentación al público asistente de diversos modelos de vehículos tanto Pegaso como Sava, destinados al transporte de mercancías y de pasajeros. Pequeños y versátiles furgones o microbuses de la marca Sava y grandes y potentes tractocamiones o autobuses Pegaso se dan cita en el «stand» de ENASA y permiten contemplar una parte de las posibilidades de fabricación de la industria española.

Tampoco podría faltar el capítulo de novedades, necesario en cualquier marca que se precie de poseer un espíritu de investigación y constante deseo de renovación del producto, en busca de cubrir las máximas exigencias del mercado y responder a las necesidades específicas de cada usuario en particular.

En la presente edición del Salón, ENASA va a ofrecer a los visitantes sus novedades, entre las que cabe destacar, al margen de especificaciones concretas en algún modelo, tres grandes grupos: incorporación de la cabina abatible a buena parte de su producción de camiones; modificaciones en la gama de vehículos ligeros cara a ampliar la oferta de distintas posibilidades, y por fin la exhibición de los variados vehículos especiales fabricados por ENASA en colaboración con las Fuerzas Armadas y destinados para usos militares.

Las nuevas cabinas Pegaso, dotadas de un ángulo de basculación de 70º, sólo igualado por dos marcas en Europa, con total accesibilidad al motor y otros grupos para economizar en su mantenimiento y en las reparaciones.

Dentro de su constante labor de investigación, ENASA dedicó siempre una parte sustancial de sus estudios a mejorar el habitáculo destinado al conductor, tanto en seguridad como en comodidad, buscando la simbiosis entre estos aspectos y la rentabilidad del vehículo, donde influye de forma notoria el entretenimiento y las revisiones periódicas de los motores y otros órganos.

Las nuevas cabinas abatibles Pegaso tienen, como hemos dicho, un ángulo de basculación de 70º. Presentan el sistema de seguridad doble entre el cierre de la cabina —con cierres simétricos que actúan conjuntamente— y bloqueo automático del cilindro hidráulico de basculación, para impedir el retorno si se da el caso de rotura de algún elemento del sistema.

Asimismo, las cabinas abatibles Pegaso ofrecen otros nuevos detalles de importancia, a pesar de la funcionalidad y sobriedad que caracterizan a la marca. Van dispuestos cinturones de seguridad y se han evitado las aristas vivas, empleando materiales absorbentes de impactos para caso de accidente. Aumento notable de la confortabilidad integral de los ocupantes, por los asientos anatómicos con suspensión amortiguada y graduables según el peso de la persona, además de reposacabezas y apoyabrazos; el nivel sonoro dentro de la cabina se ha reducido al mínimo, y la frecuencia de vibración en marcha, comprendida entre 2 y 0,5 hz, equivale a la del cuerpo humano. También se racionaliza el puesto de conducción y del ayudante, ergonómicamente diseñados; el salpicadero está dividido en departamentos individualizados, con central eléctrica de componentes compactos para fácil mantenimiento; tablero de instrumentos con control electrónico de temperatura, presión de aceite, régimen del motor y circuito impreso, tacógrafo, opcional. Además, se incorpora un elevador neumático de la calandra, mandado desde el interior de la cabina, y faros halógenos.

Estas cabinas se incorporaron al principio a la gama alta de vehículos Pegaso, pero la adaptación a la producción restante se está haciendo de forma progresiva y racional. En el Salón se exponen los modelos 1130 y 1145 de tonelaje medio, que ya portan la cabina abatible.

En cuanto a vehículos ligeros, son innovaciones las furgonetas Sava pequeñas, que ahora ofrecen dos modelos distintos: J-4 700 y J-4 1000. El primero conserva las características del J-4 ya conocido, mientras que el J-4 1000 monta un motor más potente, llantas diferentes y mejoras interiores y exteriores, con más capacidad de carga. También hay otras ventajas que se incorporan a los restantes vehículos Sava expuestos. Conviene recordar, además, que ya en el Salón de 1976 hubo una remodelación prácticamente total de las unidades Sava, a lo que deben añadirse las mejoras citadas.

Por último, los vehículos especiales para usos militares surgidos de la colaboración entre los ingenieros del Ejército y los de la Empresa Nacional de Autocamiones, presentándose las dos unidades de verdadera novedad: el BMR-600 y el anfibio 3550.



Interior de las nuevas cabinas Pegaso.



Tienen un ángulo de abertura de 70º.

SALON DEL AUTOMOVIL-77 Stand-Lubricantes CS

LUBRICANTES



Siempre al servicio del motor y de la industria

CON LA MAS COMPLETA GAMA DE ACEITES DE MAXIMA CALIDAD Y RENDIMIENTO.

LOS HOMBRES DE LA INDUSTRIA AUXILIAR, TAMBIEN POR EL SALON BIANUAL



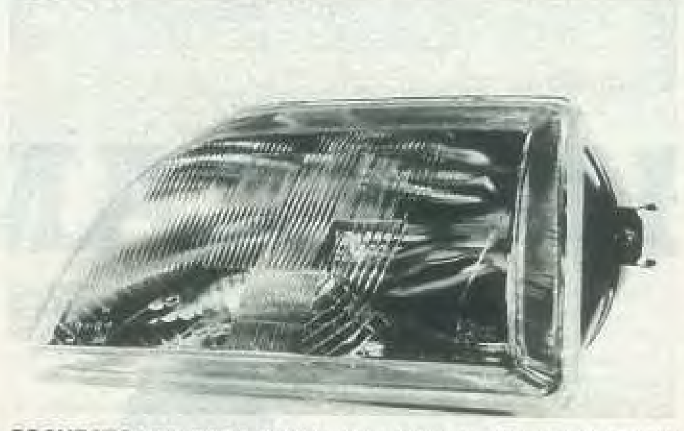
GAMA HARRY WALKER.—*Harry Walker presentaba toda la extensa gama de recambios en la que incluye bujías, filtros de aire, amortiguadores, cojinetes de motor, instrumentos de tablero, etc., amén de los productos químicos Walker de automoción.*



NUEVA LLANTA STRAL.—*La fábrica de llantas de aleación ligera, Stral, presentaba toda su gama de modelos adaptables a la mayoría de los vehículos nacionales. Como novedad en esta edición, ha comenzado a comercializar el tipo de llanta que ilustra la noticia, adaptable a Seat 127, 124, 124 Sport, 128, 131 y 1200 Sport, y a los Simca 1000 y 1200, y el próximo modelo Chrysler-150. Su anchura de garganta es de 5,5 pulgadas y diámetro de 13 pulgadas.*



BANCO DE PRUEBAS PARA MOTO.—*Si mal no recordamos, creemos que es la primera vez que se presenta en el Salón del Automóvil un Banco de Pruebas para motos. Se trata de un Banco «Schenck» en el que pueden simularse condiciones de circulación totalmente reales. Con este aprovechamiento se alcanza un grado óptimo de aprovechamiento, tanto para ensayos de funcionamiento como de diagnosis. Su construcción es robusta, requiere poco espacio para su colocación y permite alcanzar velocidades de ensayo del orden de los 200 kilómetros por hora.*



PROYECTORES PASA-CIBIE.—*Pasa-Cibie es una empresa internacional dedicada a la fabricación de proyectores y pilotos de automóviles. Basta decir que, actualmente, es líder del mercado con una penetración del 58 por 100. Por tanto, su presencia en el Salón ha destacado con la presentación de los nuevos proyectores H-4 disponibles para la mayoría de los modelos presentados por los constructores españoles, como lo demuestra el hecho de que Chrysler equipa un 88 por 100; Citroën el 100 por 100; Renault, el 90 por 100, y Seat, el 34 por 100. Todos ellos, proyectores Pasa-Cibie. En la foto, una óptica H-4, original de Citroën CX.*



FIESTA-LOEWE.—*La firma Loewe ha presentado en el «stand» de Ford un Fiesta decorado y tapizado artísticamente por la mencionada firma. Se ha buscado la incorporación de la piel a la línea del coche, con una combinación muy armonizada. Basta decir que dicha decoración, incluidos los paragolpes chapados en oro, ha supuesto un gasto cercano al millón de pesetas.*

EN nuestra visita a los pabellones en que estaban instalados los «stands» de la industria auxiliar, pudimos pulsar el sentir general de los fabricantes de nuestra industria auxiliar sobre la bianualidad del Salón del Automóvil. En general, se mostraron favorables a ese cambio, aunque recalcando el interés que para ellos representa esta muestra.

A estos fabricantes se los puede dividir en dos grandes grupos. Unos, centrados en atender las peticiones de los grandes constructores para el primer equipo de sus vehículos. Otros, entregados a atender las demandas del mercado del recambio. Unos y otros tienen producciones muy justas, que a la más mínima variación queda insuficiente. Esto obliga a unos a ampliar su capacidad de producción, que, para que sea rentable, tiene que ser sensiblemente mayor, y utilizan el salón para introducirse también en el mercado del recambio. Los otros, los dedicados al recambio, se ven en muchas ocasiones requeridos por los fabricantes, para pasar a ser proveedores suyos, cuando se ven desatendidos por los que ya tenían. Quiere decirse por tanto que este Salón es algo vital para ellos.

Pero, también nos decían que, de año en año, no les da tiempo a sacar provecho al Salón, a estabilizar sus producciones, a atender los compromisos contraídos en el Salón del año anterior y hacer un cálculo de sus posibilidades para el futuro. «De dos años en dos años, podríamos sacarle el máximo de rendimiento y venir con nuestras cuentas bien hechas y saber exactamente lo que nos interesaba. En la actualidad, muchos de nosotros vamos un poco a ciegas, sin saber siquiera si vamos a ser capaces de atender los acuerdos que puedan surgir de nuestras relaciones aquí.»

¿Cuántas ruedas tiene su nivel de vida?

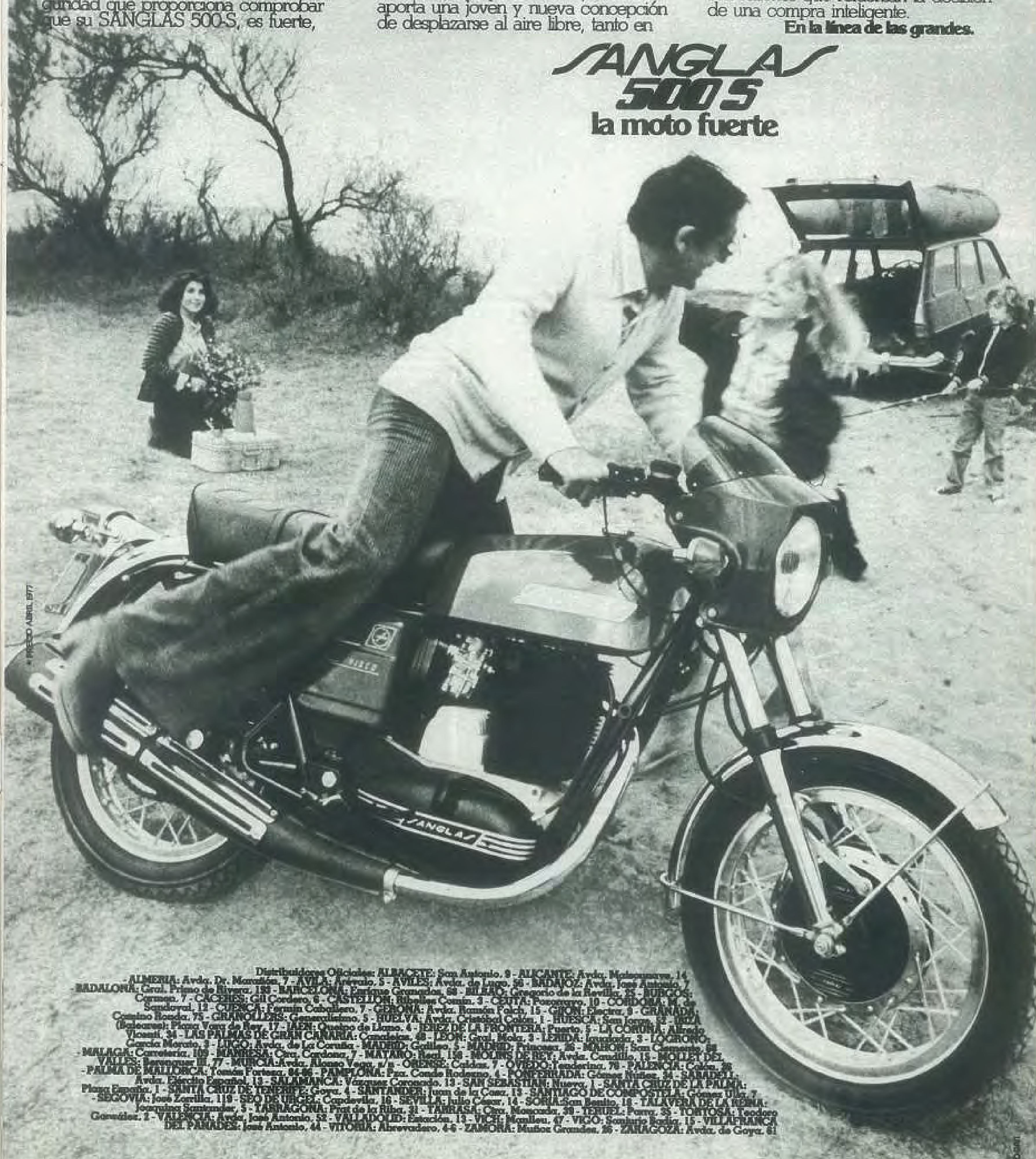
Para Vd. que ha disfrutado más de un coche y que por lo tanto tiene ya superadas las cuatro ruedas, el siguiente paso es poseer una SANGLAS 500-S.

Con ella añadirá a su vida nuevas sensaciones, con la tranquila seguridad que proporciona comprobar que su SANGLAS 500-S, es fuerte, potente, al tiempo que dócil y fiel a su mandato; una moto de una seguridad tan palpable que contagiará a los suyos el placer de acompañarle.

Sin problemas de entretenimiento y con una asombrosa facilidad de manejo y aparcamiento, la 500-S aporta una joven y nueva concepción de desplazarse al aire libre, tanto en carretera como en aglomeración urbana.

Su reducido consumo (la tercera parte del de un automóvil), sus inapreciables costes de mantenimiento y su precio de 146.000,*– Ptas. F.F., en las condiciones que más le convengan, son razones que refuerzan la decisión de una compra inteligente.

En la línea de las grandes.




Renault 4.



Renault 5 Copa.

FASA-RENAULT ESCALERA DE COLOR

UN MODELO PARA CADA EXIGENCIA



Renault 5 TS.

FASA-RENAULT ha presentado su amplia gama de modelos en un marco que le es familiar. El equilibrio de la misma ha motivado el interés de los miles de visitantes. No olvidemos que la marca del «rombo» tiene un consolidado prestigio, gracias a la fiabilidad de su mecánica y la diversidad de sus modelos.

En esta ocasión podemos destacar, por ser el modelo más reciente, el R-5 Copa. Un vehículo que viene a satisfacer el gusto de una gran mayoría de aficionados que buscan un vehículo joven, potente, rápido y que, al mismo tiempo, pueda servirles para practicar el fascinante deporte del automovilismo con probabilidades de éxito. Precisamente, la IX Copa Nacional Renault de la que se han celebrado dos competiciones, se disputa con este nuevo modelo. Un vehículo cuya potencia supera los 90 CV capaz de desarrollar velocidades superiores a los 170 Km./h., con una estabilidad a prueba de bombas y, sobre todo, un inmejorable automóvil para iniciarse en el deporte de las cuatro ruedas.

La versión TS del modelo R-5 es harina de otro costal. Sin perder su imagen juvenil, ofrece toda serie de ventajas en confort, con una terminación impecable, digna de coches de mayor costo. Pequeño, cómodo, ágil, económico... Imprescindible para el cliente que exige un coche polivalente. Equipado con el motor de 1.298 c. c. con una potencia de 64 CV, desarrolla una velocidad superior a los 150 c. c. con un consumo relativamente bajo.

El Renault 12 TS ya son palabras mayores. Es el modelo de más alto «standing» de la gama de Fasa-Renault. Un coche derivado integramente del R-12 S, cuya cilindrada ha sido aumentada a 1.397 c. c. (potencia 70 CV). Un vehículo de enorme confort, buena suspensión y extraordinarias prestaciones.

La serie «cuatro», mejor dicho R-4, mantiene su imagen desenfadada dentro del actual mercado. Un cinco puertas con un buen habitáculo interior con las posibilidades de una utilización mixta gracias a sus asientos abatibles. El sistema de suspensión —barras de torsión— le permiten adentrarse por los caminos más abruptos con buen confort para los pasajeros. Un vehículo que, a pesar de los años, sigue siendo joven y apetecido.

Y, por último, hemos querido dedicar una especial atención al R-6. Estructuralmente, refiriéndonos a su arquitectura básica, sus cimientos, es muy semejante al anterior. Sin embargo, eso sí, ofrece un mayor habitáculo, una estética más moderna y un motor de 956 —104 c. c. más— con una potencia de 44 CV —el mismo del R-5 y R-5 TL— que mejora notablemente sus prestaciones.

Una gama francamente equilibrada, donde existe un vehículo para cada exigencia. Incluso modelos que cubren más de una, como en el caso de las versiones mencionadas. Fasa-Renault, evidentemente, ofrece y satisface las exigencias del cliente español.


Renault 6 TL.


Renault 12 TS.



REAL ZARAGOZA C. D. (1976-77)

De pie, y de izquierda a derecha: Nieves, Jordao, Heredia, Manuel González, Royo y Blanco. Agachados: Duñabeitia, García Castany, Porta, José González y Juanjo. (Foto Gálvez.)



COCINA TODOS LOS DOMINGOS EN SU CASA...

FELIX FERNANDEZ: «NADIA COMANECI NO SONRIE PORQUE NO COME»

«EL SISTEMA DIETETICO DE UNA GIMNASTA LA HACE SENTIRSE TRISTE»

«EN UN BANQUETE, FUE UN PANORAMA DESOLADOR VERLA»

«ELOISA MARCO Y AURORA MORATA PUEDEN LLEGAR A EMULAR A LA RUMANA»

● Se habló de celos de un presidente y la coquetería de una dama. Diminuta ella y con facciones angelicales. Pero totalmente inexpresiva. Estas han sido, en parte, las conclusiones que habíamos sacado, después de los dimes y diretes que se crearon en la capital, tras la reciente visita de la «novia de Montreal». Más que nada entre los integrantes del equipo rumano —doce personas en total— y algunos periodistas, según nos han contado. Por tratar de buscar la cara de la gimnasta y de hacerle una entrevista, más bien, interesante y humana.

Por eso había que poner las cosas en su lugar. Y por eso conversamos con el presidente de la Federación Española de Gimnasia, Félix Fernández, que ha sido, sin duda, quien la ha traído, junto con todo el equipo rumano. Aunque el vicepresidente del COI, Juan Antonio Samaranch —de ahí vienen los celos— haya intentado hacerlo tres veces consecutivas.

—Ha sido una mala interpretación, sin duda, de algunos periodistas. Y eso que se había pedido para que actuara Nadia en Barcelona primero, y se le hizo caso al señor Samaranch. Pero, después de estas circunstancias, es lógico que la niña no estuviera alegre. Y el equipo tampoco. Porque dicen que Nadia no es solo únicamente la «vedette», sino todo el equipo rumano.

—¿Un revuelo para nada?

—Sin duda. Porque se había dicho que no era la misma de Montreal, y todos han comprobado que no era así. Y que no estaba gorda...

—¿Era incierto que había aumentado seis kilos y medio?

—Bueno, ha sido mal interpretado. La niña, después de los Juegos en Montreal, se marchó de vacaciones con su familia y engordó seis kilos y medio. Es natural. Se acabaron los entrenamientos. Y no se debe olvidar que es una niña. Pero ahora, como habrán visto, perdió los kilos y ha dicho «aquí estoy». Y ha visto todo el mundo que sigue siendo magnífica.

Félix Fernández, escondido casi, sus ojos en unas gafas oscuras, sin descuidar la entrevista, observa cómo sus compañeros juegan al frontenis. Por una distensión en un codo, no puede hacer deporte como quisiera. Ha hecho de todo. Fútbol, baloncesto, natación, boxeo («vea usted cómo tengo las cejas»). Pero su «hobby» ha sido siempre la gimnasia. Tiene una cadena de restaurantes y se considera un gran entendido de la cocina («los domingos cocino yo en casa; mi mujer ha aprendido mucho..., pero...»). María Luisa, de veintiséis años, que es médico; Félix, de veintidós, que está en tercero de Arquitectura, y Juan Ignacio, diecinueve, en segundo de Económicas, son sus tres hijos. La primera es la preferida de su madre; el segundo, de su padre..., y el tercero es el mimoso de la familia.

—¿Por qué no sonríe Nadia y parece un robot?

—Bueno, porque está concentrada en su especialidad.

—Quizá sea porque no puede comer y beber como los demás..., ¿no cree?

—Puede que tenga razón. El régimen dietético que tiene que seguir pienso que la debe poner triste. Pero vale la pena sacrificarse.

—¿Lo ha comprobado usted?

—Sin duda. En un banquete que les dimos a los dos equipos, español y rumano, daba hasta pena ver a Nadia y sus compañeros, con una manzana y un yogur, mientras que las gimnastas españolas se ponían prácticamente «moradas», como se suele decir vulgarmente.

—¿Cuál es el régimen?

—A base de hígado, carne asada, proteínas, frutas... yogures.

—¿Y nada de líquido?

—Nada. Lo mínimo. No bebe nada de líquido.

—¿Hizo usted este régimen?

—Cuando era joven, sí. Cuando practicaba la gimnasia deportiva. Y lo hacía con sumo placer.

—¿Y piensa que está feliz Nadia?

—Es una niña, no hay que olvidarlo. Y más importante que un jefe de Estado. Tiene un futuro magnífico. Fantástico. Sí, no se quede ahí, escriba: «más importante que un jefe de Estado».

Viaja, diariamente, sesenta y tantos kilómetros al día, visitando sus negocios. Afirma que no es ningún «negrero» y que a sus empleados los trata como «colaboradores». Sin embargo, no niega que es enérgico y exigente. Aunque nació en Madrid y se considera madrileño, se crió en Francia, antes de la contienda civil, y, por parte de su padre, tiene ascendencia asturiana y, por su madre, vasca. Buena mezcla. Y en regiones donde tienen buen paladar. («Sí, por aquellos lugares se come mucho...») Se le conoce como un hombre despierto, y que sabe dónde va y lo que quiere.

—Muchos dieces...

—No sorprende que le pongan a Nadia muchos dieces... Si se coge el código y ve las normas, comprenderá los motivos de esas calificaciones altas.

—Pero hay chicas rumanas que parecen muy buenas. ¿No piensa igual?

—Y lo son, sin lugar a dudas. Pero lo que más se exige en esta especialidad de la gimnasia (ley primera y fundamental para practicar cualquier deporte) es la estética, el riesgo y la combinación de los elementos. Como habrá podido comprobar, Nadia Comaneci se desliza en los elementos. Sin embargo, las otras se paran algunas veces. Ahí está la diferencia.

—¿Qué le han dicho los rumanos de las gimnastas españolas?

—Tiene una silla cerca...

—Sí... Imaginaria...

—Siéntese en el suelo entonces, y agárrese fuerte. Porque en una de las conversaciones que he mantenido con los rumanos me han dicho que hay dos españolas que pueden emular a Nadia. Ellas son Eloísa Marco y Aurora Morata.

—¿Cuánto costó la venida del equipo rumano a España?

—Más de dos millones cien mil pesetas...

—Y ¿cómo han sido cubiertos los gastos?

—Pues, en las recaudaciones de las dos confrontaciones, la televisión, que dicho sea de paso ha pagado solo medio millón de pesetas por retransmitir a Nadia, y los anuncios...

—¿Cuánto hubo que pagarle al equipo rumano?

Félix Fernández se sobresaltó, y luego dijo:

—Ni un duro. Porque la gimnasia es amateur.

—Nos contaron, sin embargo, que hubo unos materiales deportivos...

—Esto es cierto. La Federación Española le ha regalado a Nadia Comaneci una instalación. Toda la gama de aparatos que son necesarios en la gimnasia deportiva.

—¿Qué costó?

—Unas quinientas mil pesetas. Porque elegí los mejores y los más caros...

—¿Made in Spain?

—En efecto. Y el artesano español que los hizo es José Novillo.

—¿Por qué actuó primero en Barcelona?

—En atención al pueblo catalán...

—¿No habrá sido porque Juan Antonio Samaranch es el vicepresidente del COI?

—Ahí viene el lío... Lo hice en honor al pueblo catalán y no por él.

—¿Cómo es que antes estaba en contra de la venida de Nadia y después la trajo usted?

—Porque en las tres veces que intentó traerla Samaranch lo quería hacer sin contar con la Federación. Y en esta ocasión ha sido por el trámite regular.

Robot o niña. Lo cierto es que, para la vista, es maravilloso verla deslizarse por los aparatos. Por los elementos. Sus movimientos parecen matemáticos, siniguales. Pero tan inexpresiva como siempre. Como si estuviera «in albis». Es una niña. Sin embargo, con su reacción «no estoy gorda», ha dejado aclaradas las dudas, aunque sea tan solo un poco.

Le hubiese gustado ser preparador físico

AYALA QUIERE GANAR MAS DINERO

«Pero no puedo quejarme, ya que he firmado un contrato»

● Ya no hace esos cambios de ritmo, fabulosos, que le hicieron brillar los primeros años en el Atlético de Madrid. Tampoco sus galopadas, con la melena al viento, dentro del área, con el remate final a media vuelta, en los ángulos más inverosímiles. Fueron otros años. Pero Rubén Hugo Ayala ha adquirido mayor madurez. Su juego es más regular, y su puesto, entre el mediocampo, con proyección ofensiva.

—¿Se encuentra a gusto en la zona central?

—No. En la zona central, no. Me encuentro a gusto como media-punta. Todo hay que decirlo.

—¿Por qué no hace los cambios de ritmo?

—¿En qué quedamos? Antes, los hacía, y me llamaban individualista. He cambiado en algo. Es la experiencia, claro.

—También lleva la cabeza más erguida...

—Sí, sí...

—Se dijo que le habían dado un descanso...

—Se dijo mal. Los partidos que no jugué ha sido porque he estado lesionado. Esta es la verdad.

—Todos se quejan de los contratos. ¿Usted también?

—No me quejo porque los firmé. Y tengo que respetar el contrato. Sin embargo, pienso que en Argentina estaría ganando igual que aquí. Pienso que, como sube la vida, también tienen que subir las fichas.

—De no haber sido jugador, ¿qué le hubiese gustado ser?

—Preparador físico.



EMPLEADO DE BANCA Y GRANJERO

SADURNI QUISO OLVIDARSE DEL FUTBOL

«ES CIERTO, RECHACE UN PUESTO DE TECNICO EN EL BARCELONA»



● Quiso huir del mundanal ruido de la gran urbe. Y terminar su carrera deportiva. Aunque el Español y el Valencia, a través de un intermediario, quisieron ficharle en el momento que quedó desvinculado del Barcelona. Ahora vive apartado de la contaminación y el bullicio. Tranquilo.

—¿Por qué no aceptó la oferta de uno de los clubs que quisieron contratarle?

—Porque soy hombre que cumplo con lo que digo. Y si había decidido colgar las botas, así lo hice.

Salvador Sadurní prefirió, sí, olvidarse un poco de su antigua profesión. Ahora toda su dedicación está en su puesto de empleado en la Caja de Ahorros de Penadés. En Arbós. Y también de su granja, que se ocupa con su padre.

—¿Se preocupa de números y de una vida sosegada y tranquila? ¿No aceptó el trabajo en el Barcelona?

—Sí, ahora vivo tranquilamente. Es cierto. Hasta me acuesto temprano. A las diez de la noche. Cuando nos retiramos, Torres, Rifé y yo, el club nos propuso seguir como técnicos de las divisiones inferiores, y no acepté.

Diecisiete años en la plantilla azulgrana, aunque antes había estado tres más en los juveniles y amateurs. Una vida deportiva dedicada al Barcelona.

—¿El mejor portero?

—Gordon Banks, de Inglaterra.

—¿Y español?

—Iribar.

—¿Cruyff o Kubala?

—Cruyff.

—¿Cruyff o Di Stéfano?

—De la continuidad y el esfuerzo de Di Stéfano, y la rapidez y genialidad de Cruyff, saldría el jugador perfecto.

—¿Algún delantero te quitó el sueño?

—Sí; sin ninguna duda ha sido Puskas.

LAS CRONICAS PARECEN DE BALONCESTO

EL FASCINANTE Y DISTINTO FUTBOL USA

● Ahora que se habla a menudo del fútbol USA y del Cosmos de Nueva York, el club más poderoso del mundo en materia económica, es menester hacer un ligero comentario de un amigo que, hace unos días, regresó precisamente de allí. De ese maravilloso, moderno y gigantesco país en que los rascacielos parecen pinchar el cielo y los hombres parecen hormigas desde las alturas. Donde la mecánica ha superado todos los récords y donde, también, el fútbol quiere introducirse con un nombre un tanto inglés: «soccer».

Clive Toye, vaya por delante, está en un grave aprieto, según nos comentaron, ya que cinco años lleva al frente del club, como manager, y el equipo no ha conseguido siquiera la Liga norteamericana. Y eso que en sus filas están tres archifamosos del balompié sudamericano y europeo. Nos referimos a la «Perla negra», Pelé, el peruano Miflin y el italiano Chinaglia. Y que en las últimas jornadas no ha conseguido sumar puntos en su casillero particular. Sin olvidar tampoco que no existe el empate en las reglas de juego del «soccer» americano. Y se disputa una prórroga de media hora y, en caso de persistir la igualada, se hace una jugada desde 35 metros de distancia del área, entre un delantero y el portero, y que se busca llegar al gol. Un sistema muy americano, sin duda. Porque, si fuera en Europa, casi todos serían goles. Pero allá, en el país de los rascacielos, no se consiguen muchos tantos por ese procedimiento.

Lo más significativo, y para que vean la importancia que tiene el baloncesto en USA, es ver y leer las crónicas de los encuentros. Los norteamericanos hacen un recuento de los «pases», «centros» y «remates» a gol. Y resulta, a veces, gracioso leer que Chinaglia ha tirado catorce veces a puerta y otro delantero del San Luis cuatro, y ganó el San Luis al Cosmos 3-0.

Y el Cosmos, que está programado para los ojos de los norteamericanos, utiliza a estos tres hombres para sus fines: Miflin es el que pasa el balón a Pelé, este hace un regate y pasa largo a Chinaglia, que remata desde cualquier posición. Todo esto son puntos para los tres jugadores en cuestión, pero lo cierto es que no ganan partidos, y ahí está lo curioso.



Chinaglia.



Ramón Miflin.



Pelé.

EN LAS ISLAS HAWAI

EL SURF, DEPORTE REY

● Actualmente, en que tan de moda están todo tipo de encuestas, a buen seguro que si se consultase sobre el lugar ideal para pasar unas vacaciones, serían muchos los que mostrarían sus preferencias por las islas Hawai. La imagen general que tenemos sobre las paradisíacas islas no puede ser más atrayente, sobre todo para quienes gustan de los deportes náuticos. El surf, ese arte de deslizarse sobre las olas, es allí el deporte rey. Los más expertos en dominar la tabla no tienen inconveniente en que el Pacífico se muestre embravecido y sus olas alcancen considerable altura. Aquí tenemos tres escenas de este deporte.

HOY NOS RECIBE...

SARA MONTIEL

(«Saritissima» y «guapissima»)

● «LO QUE MAS ME GUSTA ES LA NATACION Y EL TENIS. SOBRE TODO BUCEAR A DIEZ METROS DE PROFUNDIDAD»

●

«MIS DEPORTISTAS PREFERIDOS HAN SIDO LA SAETA RUBIA, SANTANA Y GENTO. AHORA SOY SEGUIDORA DE PIRRI»

●

«HE RECORRIDO CASI TODO EL MUNDO, PERO, SI ALGUN DIA ME PIERDO, QUE NO ME BUSQUEN FUERA DE ESPAÑA»

●

«SOY SEGUIDORA DEL ATHLETIC; SIEMPRE HE SIDO SIMPATIZANTE DE LOS BILBAINOS»

●

«EN POLITICA SOY DEMOCRATA Y LIBERAL. CREO QUE TODOS LOS ESPAÑOLES TENEMOS LA OBLIGACION DE HACER ALGO IMPORTANTE POR NUESTRA PATRIA»

Por JULIAN DE REOYO



Sara Montiel y Julián de Reoyo, dos «jóvenes» amigos desde hace muchos años.

SARA Montiel triunfa a diario en Madrid. La bella Sara, la constante Sara, la gran artista de Campo de Criptana, mal que les pese a unos pocos y para la alegría de muchísimos, se mantiene en la cima de su arte. Aunque le pongan muchos años y aunque traten de restarle méritos, ella sigue en el candelero de la fama. En el camarín del madrileño teatro Alcázar nos hemos quedado a solas, repasando recuerdos, hablando de deportes y la he acompañado mientras tomaba un consomé y un solomillo a la plancha, que le ha servido de puente entre la función de la tarde y la de la noche.

—Antonia, ¿sabes cuánto tiempo hace que nos conocemos?

—Sí, pero te advierto una cosa, Julián: si se te ocurre ponerlo en tu revista te envío un telegrama como el que me han enviado Lola Flores y Carmen Sevilla. Vamos, que te pongo a parir.

—Sí, ya he leído que Carmen y Lola no están muy de acuerdo con la edad que les adjudicas.

—Se creerán que los españoles han perdido la memoria...

—Como yo sé que tu memoria es buena, dime cuál es la figura deportiva que más te ha llamado la atención.

—De los de antes, la Saeta Rubia, Santana y Gento, sin olvidar a mi paisano Fernando Manzaneque. De los de ahora, Pirri y Jesús Manzaneque.

—¿De qué película estás más contenta?

—De «La violetera», sin olvidar el agradecimiento que tengo por «El último cuplé».

—¿Y «Veracruz»?

—De «Veracruz» guardo el grato recuerdo de haber trabajado junto a Burt Lancaster y Gary Cooper. Gary era encantador, él me enseñó a tirar con escopeta, al plato, claro, porque yo soy incapaz de tirar contra un animal; estoy en contra de la caza.

—¿Tiras bien?

—No. Lo hago mal, pero a mí lo que de verdad me gusta es la natación y el tenis. Sobre todo me encanta bucear. Fíjate si me gustará que bajo con gafas y con un simple tubo para respirar a diez metros de profundidad y hasta en dos ocasiones al salir a la superficie me ha salido sangre de los oídos. ¡Es un mundo tan maravilloso el de ahí abajo! ¡Hay un silencio!

—¿No tienes miedo de que un día pueda ocurrirte un accidente grave?

—En este momento pienso que puede ocurrirme, pero cuando me meto en el agua se me olvida todo.

—¿Tu canción preferida?

—«Nena».

—¿El personaje que te hubiera gustado interpretar en el cine?

—Catalina de Rusia.

—¿La actriz que más admiras?

—Ingrid Bergman.

—¿Y el actor?

—Jack Nicholson.

—Dime un deporte que no te guste.

—El boxeo. Lo encuentro brutal, no me gusta nada. Eso no quiere decir que cuando hay un boxeador español que disputa un título importante no me agrade que lo gane.

—¿Cómo te mantienes en forma?

—Ya lo ves: comiendo poco y trabajando mucho.

—¿Cuántos kilos has perdido?

—Veintidós kilos y medio. Estaba así —Sara hace un gesto separando las manos de su cuerpo en sentido lateral de sus caderas, y luego añade—. Y conste que es lo único que he perdido que no quiero encontrar.

—¿Tienes un equipo de fútbol preferido?

—Siempre me ha gustado el Athletic.

—¿Qué película de las que has visto te ha entusiasmado?

—Entusiasmado, entusiasmado, dos: «Casablanca» y «La diligencia».

—Sara Montiel, internacional, ¿en cuántos países?

—En casi todo el mundo. He tenido la suerte de recorrer muchísimos países.

—¿Cuál te gusta más?

—España. Si alguna vez me pierdo, que no me busquen fuera de España.

—¿Qué público extranjero te ha tratado mejor?

—Ningún público en concreto, pero guardo un grato recuerdo de la ciudad de Los Angeles, de Rusia y de Francia.

—¿De qué te arrepientes?

—De ser muy sincera, por lo cual muchas veces me dan puñaladas traperas.

—¿Qué te gusta, fuera de tu trabajo, además de bucear?

—Me gusta la pintura, la literatura, la poesía..., soy muy sensible.

—¿Te tomas el trabajo con deportividad?

—Me lo tomo con verdadera entrega, quizá por eso me canso menos, aunque cuatro horas diarias en escena pesan mucho, sobre todo por la enorme tensión a que estás sometida durante todo este tiempo.

—O sea, que no te gusta el boxeo pero sí que te gusta la lucha.

—Sí, es cierto; mi trabajo es una lucha constante para responder al público y para no caer ante esas envidias que siempre te rodean.

—Estamos en tiempo de política, tu equipo es el Athletic, y ¿tu partido?

—Soy liberal y demócrata. El momento es muy difícil y creo que todos los españoles tenemos la obligación de hacer algo por España. Soy pacifista y no me gustan los partidos extremistas. Me gusta la paz, el orden y la convivencia con todos.

—No sé si será por tu paisanaje con Manzaneque, pero tengo una fotografía tuya en la que te estás cayendo de una bicicleta.

—Ya la recuerdo, me he caído muchas veces de la bicicleta.

—Menos mal que no ha sido de un avión, con tu constante ir de un lado para otro...

—Al avión no le tengo miedo, pero sí algo de respeto.

—Hasta siempre, Antonia.

—Hasta siempre, Julián.

—Adiós «Cuchi».

Es el perro, el simpático caniche de Sara Montiel.

(Fotos Campos y Archivo.)



La pequeña Sara se ha caído de la «bici» como otras veces lo hicieran sus paisanos Fernando y Jesús Manzaneque.



AL IGUAL QUE ANTES HICIERON TOM JONES Y ROD STEWART

BARRY SHEENE, CAMPEON BRITANICO DE MOTOCICLISMO, ABANDONA INGLATERRA A CAUSA DE LOS IMPUESTOS

● Junto a él también se irá su novia, una preciosa modelo llamada Stephanie McLean

Barry Sheene, además de un excelente motorista, lleva en su máquina una buena dosis de anuncios. Total, que Barry gana sus buenas libras, pero, como los impuestos son altos, se marchará de Inglaterra.

BARRY Sheene, el famosísimo corredor inglés de motociclismo, tiene pensado abandonar próximamente Inglaterra, su país natal, a causa de los impuestos. Ya por el mismo motivo, Tom Jones y Rod Stewart se marcharon a vivir a los Estados Unidos hartos, según manifestaron, de que el Estado se quedara con más del 80 por 100 de sus beneficios. Ahora Barry Sheene parece sufrir el mismo mal, y tanto es así, que hace tan sólo unos días el campeón manifestó: «La situación ha llegado a tal extremo que tendría que considerarme un hombre afortunado si los impuestos me dejaran algo para vivir.» Se dice que Sheene ha llegado a obtener cifras, por su profesión, que pondrían los pelos de punta al más pintado, si bien él mismo se defiende aclarando que la mayoría de sus ingresos no han sido percibidos directamente de su actuación en el deporte, sino de varios negocios que, poco a poco, ha conseguido levantar. Y es que, a sus veintiséis años de edad, Barry posee una fábrica de esas populares camisetas que, bajo la denominación de «en T», están haciendo furor en Inglaterra. Es dueño, editor y redactor de una revista deportiva y, además, él mismo lleva adelante sus relaciones públicas.

Al abandonar Inglaterra, Barry Sheene tendrá que intentar olvidar varias cosas. No sólo ya su lujosísima mansión de Norfolk y sus negocios, los cuales tendrá que dirigir a distancia, sino también una vida que tiene ya completamente «montada» en el país en donde ha vivido la inmensa mayoría de su vida. Afortunadamente, Barry llevará consigo algo que puede compensarle sus pérdidas: su novia, una preciosa modelo llamada Stephanie McLean.

EL CAZADOR CAZADO

Hasta hace muy poco tiempo, Barry Sheene estaba considerado como uno de los mayores «play-boys» ingleses. Incluso él mismo llegó a manifestar:

—La misma concentración que tengo ante una carrera la consigo a la hora de salir con una mujer. Sin embargo, nunca he llegado a salir más de cinco días seguidos con una misma chica. Creo que es muy difícil que llegue a enamorarme.

Pero, cuando Stephanie apareció en su vida, todo cambió. Las palabras de Barry son ahora muy distintas e intentan explicar el porqué de su «enamoramiento», situación a la que ha llegado casi sin darse cuenta.

—Ahora —dice Barry— no puedo estar con otra mujer que no sea Stephanie. Con ninguna otra me siento tan a gusto y, a pesar de que pasamos juntos casi las veinticuatro horas del día, parece que me falta tiempo.

Stephanie McLane estuvo casada con un popular fotógrafo británico llamado Clive McLean. Tiene un hijo, Román, que nació unos meses antes de que ella y Clive llegaran a tener la convicción de que un divorcio sería lo mejor para ambos. Ahora la joven va con Barry a todos los países en los que él debe correr, como recientemente lo hizo al desplazarse a Caracas (Venezuela), en donde Sheene ganó la primera prueba puntuable para el campeonato del mundo en los 500 c. c.

Stephanie y Barry han tenido que aplazar ya en varias ocasiones la fecha de la boda dada la cantidad de compromisos profesionales del campeón. Sin embargo, ambos piensan que, de no existir ningún contratiempo, su enlace podrá llevarse a cabo el próximo mes de diciembre.

CAMPEON POR TRADICION FAMILIAR

Es el propio padre de Barry quien cuida y pone a punto la Suzuki que su hijo utiliza normalmente en los campeonatos. Y es que, poco antes de que comenzara la segunda gran guerra, el señor Sheene era un auténtico apasionado del deporte del motociclismo. La contienda mundial impidió que pudiera practicar este deporte, pero, por lo menos, no representó obstáculo alguno para que, con la llegada de la paz, el señor Sheene se convirtiera en un excelente mecánico.

—Cuando cumplí los cinco años —nos cuenta Barry—, mi padre me construyó una pequeñísima motocicleta. Fue entonces cuando surgió en mí el amor por el deporte y la competición, algo que, por otra parte, llevaba ya en la sangre heredado de mi padre.

Al terminar la escuela secundaria, Barry Sheene comenzó a ejercer la más variada gama de trabajos hasta que, cuando cumplió los diecinueve años de edad, se decidió a volcarse de lleno en el motociclismo. Desde entonces, el éxito de Barry ha sido patente. Ha conseguido un campeonato mundial y, al decir de los entendidos, sus veintiséis años le permitirán conocer todavía muchos triunfos más.



Numerosos trofeos lleva conseguidos Barry Sheene en su vida motociclista. Pese a verse abrumado por los impuestos, le vemos sonriente, acompañado de su madre.



Así de guapa y de atractiva se nos presenta Stephanie McLean, la bellísima modelo, novia de Barry. Stephanie tiene un niño y está separada de su marido.



Barry Sheene y Stephanie McLean forman una parejita feliz. En diciembre se quieren casar.



Con el futuro asegurado

BERNARD DARNICHE, POR UN SEGUNDO TITULO EUROPEO

● Campeón europeo en título, el francés Bernard Darniche parece lanzado hacia la consecución de un segundo título este año. Después de un mal comienzo del año —accidentes en los rallies de Montecarlo y Costa Brava—, ha alineado una serie de cuatro victorias consecutivas —rallies de Sicilia, Isla de Elba, Firestone y Critérium Alpino—, que le han distanciado de sus seguidores. Concretamente, tiene 220 puntos, contra 105 del segundo clasificado, nuestro compatriota Beny Fernández. Toda esta serie de victorias es sorprendente en un piloto como Darniche, muy irregular en el pasado. Las razones de este éxito nos las da él mismo: «Acabo de montar un negocio de alquiler de coches, con lo cual tengo asegurado el futuro de mi familia. Esto me permite correr con una mayor tranquilidad psíquica que cuando todo dependía de que mis resultados fueran buenos.»

Darniche está bajo contrato del concesionario de Lancia para Francia, corriendo con los Stratos de éste o del equipo oficial, según las ocasiones.



Bernard Darniche, junto a su copiloto Alain Mahé, en su Lancia Stratos.



Markku Alen y su habitual copiloto, Iglka Kiwimaki. Ambos corren para el equipo Fiat.

MARKKU ALEN, DEMASIADO RAPIDO PARA LA POLICIA NEOZELANDESA

● Durante el recién terminado Rally de Nueva Zelanda, el finlandés Markku Alen, líder del equipo Fiat, fue sorprendido por la policía de carretera de aquel país a una velocidad de 90 millas por hora en un tramo de unión, en los que no se pueden superar las 60 millas por hora.

Los patrulleros se lanzaron en persecución de Alen, que, lejos de pararse, los distanció fácilmente.

La policía denunció el hecho ante la organización, que decidió descalificar al finlandés. Pero a éste las cosas le han salido redondas, pues nada más ver la nota en la que se le comunicaba la descalificación, que sólo iba firmada por el director de carrera y no por los comisarios deportivos, la impugnó al no tener el refrendo de dichos comisarios; impugnación que fue aceptada por las autoridades deportivas de Nueva Zelanda. Después de estas aventuras, Alen terminó tercero.



Por fallar un cambio

BENY FERNANDEZ, CON UNA MUÑECA FRACTURADA

● En el curso del último Rally Firestone, el gallego Beny Fernández resultó con una muñeca fracturada. El hecho ocurrió en uno de los últimos tramos de velocidad, cuando el gallego falló un cambio de velocidad. Al ir a meter tercera, el cambio escupió la marcha con tal fuerza que partió al piloto la muñeca por tres sitios, haciendo, además, que se saliera de la carretera. Beny, que había estado realizando una gran actuación, alternándose en el primer puesto con Bernard Darniche, logró, con ayuda de su copiloto, volver a la carretera, perdiendo sólo unos tres minutos, y terminar la prueba. En los últimos kilómetros, el copiloto debió dejar las notas y dedicarse a cambiar de marcha, puesto que Beny no corría. Pese a esta desventura, Beny terminó en un claro segundo puesto, tal era la ventaja que había logrado sobre sus seguidores. Este nuevo resultado le permite figurar ampliamente en cabeza del Campeonato de España, y en el segundo puesto del de Europa. Ahora, el problema va a ser el de su recuperación, pero Estanislao Reverter, el propietario del equipo en que corre Beny, tiene ya previsto hacerle correr a medias en las próximas pruebas con otro piloto gallego, Pío Alonso, a fin de que éste pueda reemplazarle al volante en algunos de los tramos.

DIVORCIO A LA ITALIANA

SANDRO MUNARI Y SILVIO MAIGA HAN DISUELTO SU ASOCIACION



Maiga y Munari, celebrando la victoria en el último Montecarlo.

● El campeón italiano de rallies Sandro Munari y Silvio Maiga, que durante los dos últimos años habían formado pareja como piloto y copiloto en el equipo Lancia, han puesto fin a su asociación deportiva, en el curso de la cual habían logrado estupendos éxitos, entre los cuales destaca la victoria en las dos últimas ediciones del Rally de Montecarlo.

El motivo de esta separación ha sido su ideología política. Mientras que Sandro Munari tiene unas ideas conservadoras y milita en la Democracia Cristiana, Silvio Maiga pertenece al Partido Comunista. Con motivo de las últimas elecciones generales, sus diferencias ideológicas dieron no pocos problemas a Césare Fiorio, el director deportivo de Lancia, durante la celebración del Rally de San Remo. Por este motivo, cuando Maiga pidió no seguir con Munari, aceptaron rápidamente la iniciativa. Su sustituto ha sido Piero Sodano, que ya ha debutado junto a «il Drago» —así llaman a Munari en Italia— en el Rally Safari.



Por Gary Lancaster

ESTADOS UNIDOS SE ESMERA

8.000 MILLONES DE PESETAS, PRESUPUESTO PARA LOS JUEGOS OLIMPICOS DE INVIERNO DE 1980

● Chip Carter, hija del presidente de los Estados Unidos, ha colocado la primera piedra del nuevo Estadio del Hielo de Lake Placid, donde, como es sabido, se celebrarán los Juegos Olímpicos de Invierno en 1980.

Además del Estadio del Hielo, se ha previsto la construcción de la pista para carreras de velocidad y el trampolín de saltos (de 90 metros) y los inmuebles administrativos para el normal desenvolvimiento de la organización.

De las instalaciones ya existentes en la zona, datan de 1932, fecha de los primeros Juegos que se han celebrado en Lake Placid, todas las cuales, claro, van a ser remozadas con vistas al compromiso de 1980.

El presupuesto total para el acondicionamiento de la estación asciende a 116 millones de dólares, esto es, unos 8.000 millones de pesetas.

De esta respetable suma, la mitad está prevista para instalaciones. Evidentemente, los estadounidenses están dispuestos a ofrecer un escenario y una organización deslumbrantes dentro de tres años, siquiera como contrapunto y elemento de comparación de los Juegos Olímpicos de Verano, que, como es sabido, se van a celebrar en Moscú.

HA FALLECIDO UNO DE LOS MAS PRESTIGIOSOS TECNICOS BRASILEÑOS DE FUTBOL: NELSON DE ALMEIDA

● Uno de los forjadores de la selección nacional brasileña que conquistó la Copa Jules Rimet en los Campeonatos del Mundo de 1970, en Méjico, figura legendaria dentro del fútbol carioca, en particular, y brasileño en general, Almir Nelson de Almeida, ha fallecido en Curitiba, a la edad de cincuenta y dos años, como consecuencia de una enfermedad incurable contraída en la sangre.

El fútbol brasileño ha perdido a uno de sus técnicos de más reconocida categoría, prestigiado, por otra parte, en el mundo entero.

Almir Nelson de Almeida, antiguo jugedor internacional, alcanzó su mayor prestigio como técnico y fue uno de los «cerebros» del fútbol de Brasil en los años deslumbrantes de Pelé.

ESTALLO EL ESCANDALO DEL DOPING

EL «STIMUL» DEFRAUDABA LOS CONTROLES EFECTUADOS POR EL CROMATOGRAFO

● SEGUN PARECE, SE VENIAN PAGANDO ALREDEDOR DE DOS MIL PESETAS POR INYECCION

● El escándalo del doping que ha estallado recientemente en Bélgica, según el cual el mismísimo Merckx ha dado resultado positivo, tiene su historia. Al margen del hecho concreto de que también Freddy Maertens, Pollentier, Teirlinck, W. Planckaert y Rottiers hayan dado resultado positivo, el hecho es que, según rumores que circulan en los mentideros del ciclismo, el producto que acaba de dar lugar al escándalo —«estimul»— es muy conocido por los ciclistas profesionales desde hace años.

Aunque no existen pruebas contundentes capaces de confirmar estos rumores, se dice que desde hace varias temporadas el «stimul» forma parte de los productos que se adquieren a muy alto precio de cara a «las etapas decisivas» de cualquier carrera.

Al parecer, el tristemente célebre «stimul», verdadero estimulante según los criterios médicos de la Unión Ciclista Internacional, tenía la ventaja para los propósitos que se perseguían de no ser acusado por el cromatógrafo, aparato en el que se analizan las sustancias orgánicas, con lo cual, evidentemente, se defraudaba el control antidoping.

Se dice, en fin, que esas invecciones se cotizaban aproximadamente a dos mil pesetas en el «mercado negro».

ESTADOS UNIDOS SE VALE DEL DEPORTE EN LA ALTA DIPLOMACIA...

LA HABANA-UNIVERSIDAD DE DAKOTA DEL SUR, EN LA CAPITAL CUBANA

● PARALELISMO ENTRE LA CONFRONTACION USA-CHINA EN TENIS DE MESA Y ESTE ENCUENTRO DE BALONCESTO CUBA-USA

● De la misma forma que durante la «era Nixon» el tenis de mesa sirvió de pretexto para iniciar unas relaciones diplomáticas directas a gran escala —tanto es así que el propio presidente de los Estados Unidos viajó a China—, el baloncesto ha servido esta vez para romper el hielo entre Estados Unidos y Cuba.

En efecto, después de diecisiete años, durante los cuales ni una bandera estadounidense ha ondeado sobre territorio cubano, ni, por supuesto, ha sonado una sola vez el himno nacional estadounidense en la isla caribeña, los jugadores de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur hicieron acto de presencia en La Habana para jugar contra una selección de la capital cubana.

En las gradas, más de quince mil espectadores, los cuales escucharon con respeto el himno de los Estados Unidos —y el de Cuba, claro— y aplaudieron con calor el intercambio de banderines entre los capitanes de los dos equipos. De esta forma, con un encuentro de baloncesto, se ha dado el primer paso directo para un posible restablecimiento de relaciones diplomáticas entre los dos países, que se calcula que se materializará durante el mandato de Jimmy Carter.

El resultado de la confrontación fue lo de menos, pero la política de buena voluntad se dejó notar incluso en el marcador: los cubanos vencieron a los de Dakota por 91 a 72.

UN ITALIANO QUE LLEGO A LOS 17 AÑOS A ESTADOS UNIDOS Y QUE NO SE CONFORMO CON SER EL MEJOR PILOTO USA

MARIO ANDRETTI TIENE UNA META: SER EL MEJOR PILOTO DEL MUNDO

● CON BRAMBILLA Y REGAZZONI, ES EL MAS VETERANO DE LOS PILOTOS DE FORMULA 1 Y... UN CANDIDATO AL TITULO DE 1977

● La victoria del italonorteamericano Mario Andretti en el Jarama (cuyo impecable recuerdo se mezcla con la desastrosa «operación retorno», de cinco horas de duración desde el circuito hasta Madrid) ha hecho que muchos aficionados miren con más atención que nunca a este italiano que emigró a los diecisiete años a Estados Unidos, que hoy en día tiene nacionalidad americana y que, con Brambilla y Regazzoni, es el más veterano de los pilotos de Fórmula 1; cuenta treinta y siete años.

De cualquier forma, ¿cuál ha sido la trayectoria deportiva de Mario Andretti? Para empezar, hay que decir que está considerado como el mejor piloto de los Estados Unidos. Ha sido campeón estadounidense (USAC) los años 1965, 1966 y 1969. Sin embargo, la meta de Andretti no fue ser nunca el mejor piloto de Estados Unidos, sino el mejor piloto del mundo. Guiado por esta ambición, Mario debutó en un Gran Premio de Fórmula 1 —¡ya con un Lotus!— en Watkins Glen hace diez años, pero... no terminó la carrera. Probó fortuna con March y, después, con Ferrari. Fue precisamente con la más prestigiosa de las marcas italianas de F-1 de los tiempos modernos con la que Andretti consiguió su primera victoria: el Gran Premio de Africa del Sur, en 1974.

Andretti —«corazón de junior y alma de amateur», a pesar de sus treinta y siete años— ha ganado este año el Gran Premio de los Estados Unidos (Oeste), en Long Beach.

Tras aquella victoria manifestó:

—Esta es una de las horas más felices de mi vida. Estaba convencido de que todo el trabajo que nosotros hemos realizado a lo largo de tanto tiempo tendría que dar fruto un día. Desde el comienzo de la temporada comprendí que tenía un coche capaz de ganar y, a partir de ahí, sé que todo puede ocurrir y que, incluso, a todo se puede aspirar.

Su victoria en el Gran Premio de España ha sido la gran confirmación de tales palabras.

Tras esta victoria, la opinión de uno de los «grandes» del Campeonato del Mundo de pilotos de Fórmula 1 del presente año, Jody Scheckter, ha vaticinado: «Es muy probable que la lucha por el título en esta ocasión termine centrándose entre Lauda y Andretti, si bien es cierto que Mario, de momento, se encuentra mejor situado...»



NETZER, DE CAMACHO

«VA A SER UNO DE LOS MEJORES DEFENSAS LATERALES DEL MUNDO»

● Gunter Netzer, el ilustre alemán que está a punto de acabar sus días como jugador de fútbol, ya que en el momento que termine su contrato con el Grassopper suizo cuelga las botas para dedicarse a ejercer funciones de intermediario futbolístico, emitió en su día un juicio que no puede sino honrar al más joven de los defensas titulares del Real Madrid: Camacho.

El joven zaguero del Real, que, como se recordará, fue incorporado al primer equipo del Real Madrid desde el Castilla, se afianzó muy pronto en la primera formación del Madrid y escaló vertiginosamente la fama y el prestigio hasta llegar a la selección nacional.

Pues bien, de este joven jugador que ha quemado tantas y tantas etapas en un tiempo récord, el famoso Netzer dijo en los primeros compases de la temporada 1975-76:

«Va a ser, sin duda, uno de los mejores defensas laterales del mundo y como marcador no creo que nadie pueda compararsele a la vuelta de un par de años, cuando termine de adquirir experiencia a nivel internacional.»

Para el joven Camacho, el piropo de Gunter Netzer —que no hace falta decir que de fútbol sabe un rato largo— es, aunque con retraso, un magnífico regalo de despedida del nibelungo.



VASOVIC: ADIOS TEMPORAL AL FUTBOL

● EL ENTRENADOR DEL PARIS SAINT GERMAIN PRESENTO LA DIMISION, PERO... CUMPLIRA SU CONTRATO HASTA EL ULTIMO DIA

● La decisión del entrenador del Paris Saint-Germain, Velibor Vasovic, de abandonar el fútbol por una temporada parece inamovible. Después de unas primeras declaraciones en las que hizo público su deseo de retirarse «por cierto tiempo», Vasovic reafirmó su postura ante el presidente del equipo parisiense, Daniel Hechter, presentándole formalmente su dimisión como entrenador del equipo. La novedad, sin embargo, dice mucho en favor de Vasovic: su dimisión no implicaba el cese inmediato en sus funciones, antes por el contrario, aportaba una nueva actitud dentro del mundo del fútbol y de los entrenadores:

«El hecho de dimitir con carácter irrevocable no quiere decir que vaya a abandonar mis obligaciones. El contrato firmado por ambas partes expira el 8 de junio y hasta entonces yo seguiré al servicio del Paris Saint-Germain y, por tanto, bajo su disciplina. Abandonar la nave en esta hora sería no sólo una descortesía por mi parte, sino un quebranto económico para el que todavía es mi club.»

Si, señor. A esto se llama una actitud caballeresca, que contrasta, desde luego, con el comportamiento de otros entrenadores también yugoslavos...

UN ANTIGUO RECORDMAN EUROPEO, HOY EN DIA MEDICO EN LAUSANA, SUIZA, ANTE CUESTIONES VITALES PARA EL DEPORTE MUNDIAL

¿DEBE ACEPTAR LA MEDICINA EL USO DE ESTEROIDES ANABOLIZANTES? ¿DEBE ACEPTAR LAS TRANSFUSIONES DE SANGRE PARA LOS CORREDORES DE FONDO? ¿DEBE AUTORIZAR EL USO DE CORTICOIDES PARA LOS CICLISTAS?

● El suizo Philippe Clerc, campeón de Europa de 200 metros en 1969, en Atenas, y recordman de Europa con 20"3, es hoy en día médico en Lausana. Como tal, acaba de publicar un artículo en el «Boletín de los médicos suizos» que ha provocado numerosas reacciones en todos los círculos de la medicina deportiva.

Philippe Clerc, que, como puede suponerse, conoce bien los ambientes deportivos en su doble faceta de practicante de élite y de galeno, se ha planteado una de las cuestiones que con mayor interés se están debatiendo en el mundo entero en estos momentos: «¿Debe aceptar la medicina el uso de esteroides anabolizantes para los lanzadores de peso y los practicantes de la halterofilia? ¿Transfusiones de sangre para los corredores de fondo y los esquiadores de fondo? ¿Corticoides para los ciclistas en el transcurso de las pruebas de gran fondo, tales como el Tour de Francia?»

El doctor Clerc ha respondido categóricamente: «sí». Inmediatamente después ha pasado a exponer las razones que le han llevado a semejante conclusión.

«El rechazo sistemático del doping sería una solución fácil, pero que amenazaría, todavía más, la salud de los deportistas. Las exigencias del deporte de alta competición son tales que sólo los atletas preparados con la ayuda de métodos biológicos pueden imponerse. Si el cuerpo médico rehusara asistencia, los deportistas se procurarían por procedimientos imposibles de controlar los anabolizantes y los corticoides, y los usarían sin discernimiento ni control, lo cual sería mucho más grave.



El médico —sigue diciendo el doctor Clerc— debe prestarse a estos métodos hasta cierto punto ilegales, pero aceptados unánimemente por las autoridades deportivas, siquiera para evitar una escalada entre ciega y suicida de la competición farmacológica.»

La tesis del antiguo velocista ha sido motivo de escándalo en ciertos sectores de la medicina deportiva, ya que ha sido considerada como muy avanzada, pero de lo que no hay duda es de que Philippe Clerc da muestras de un innegable realismo, de un conocimiento directo de la situación que, se admita o no, existe y de una valentía que acaba de una vez por todas con la hipocresía que en este campo existe dentro del deporte de alta competición en el mundo entero.

Afrontar el problema con toda crudeza podría servir para aclarar algunos casos famosos dentro del deporte mundial de hoy. Por ejemplo, el de Nadia Comaneci, de quien se dice que ha sido mantenida artificialmente dentro de la infancia para obtener de ella el máximo rendimiento como gimnasta.

EN EUROPA DICEN QUE

CRUYFF SE RETIRARA A FINALES DE 1978

● PERO... EL BARCELONA ESTA DECIDIDO A CONVENCERLE PARA QUE RENUEVE

● La prensa europea ha publicado recientemente la fecha del adiós de Johan Cruyff al fútbol activo. Tras su renovación por el Barcelona (renovación que el club catalán quiso que fuera por dos años y Johan sólo quiso firmar uno), el gran jugador holandés ha dicho: «Me retiraré a finales de mil novecientos setenta y ocho.»

La decisión de Johan, sin embargo, podría no ser definitiva, ya que su actual club no parece dispuesto a prescindir de Cruyff a finales del próximo campeonato. Como, además, concurren dos circunstancias extraordinariamente favorables para dejar una puerta entreabierta a la renovación, no queda más remedio que aceptar con reservas esa fecha de despedida.

Las dos circunstancias favorables son las siguientes: una, el deseo de Johan Cruyff de fijar su residencia en Barcelona —al menos por algún tiempo—, después de «colgar las botas»; la otra, la fuerte suma que tiene preparada ya el «Barça» para hacer desistir al mejor jugador mundial del momento de su propósito de retirada.

Si se añade a estas dos referencias la de que Johan Cruyff contará treinta y un años a finales de 1978, lo más prudente será poner en cuarentena lo publicado fuera de España.

UNA BROMA DE GRAN CALIBRE

NASTASE, «ADUANERO», Y KODES... «SOSPECHOSO DE TRAFICO DE DROGAS»...

● El checoslovaco Ian Kodes, integrante del equipo de su país hace algún tiempo en la eliminatoria contra Rumania, no olvidará jamás su llegada a Bucarest en aquella ocasión y, sobre todo, el paso de la aduana.

Un aduanero serio, impertérrito, obstinado en cumplir hasta en los más mínimos y rigurosos detalles los trámites de rigor, obligó a Kodes a abrir su maleta, a sacar de ella cuanto había y, no satisfecho, le registró los bolsillos y en el colmo de la desconfianza le obligó a descalzarse para comprobar si bajo los tacones había droga.

Ante la incómoda situación, dirigentes y jugadores checos, que hasta entonces habían asistido a la rigurosísima inspección con espíritu deportivo y tomando el pelo, más que otra cosa, a Ian Kodes, comenzaron a protestar airadamente. Fue entonces cuando el «aduanero» se despojó de su gorra de visera —calada hasta entonces, casi hasta los ojos— y... una explosión general de risas estalló entre todos: el mismísimo Nastase en persona se había convertido en aduanero por el puro placer de gastarle una broma de antología a su amigo Kodes...

¡Nastase! ¡Siempre Nastase...!





● Fútbol. Marcel Domingo será entrenador del Valencia, como lo ha sido de otros equipos españoles. ¿En cuál de los que citamos no ha estado?

A. Burgos. ☐
B. Elche. ☐
C. Granada. ☐
D. Málaga. ☐
E. Murcia. ☐

● Ciclismo. Hasta la decimocuarta etapa de la Vuelta-77 no llegó la primera victoria de un español. ¿Quién la consiguió?

A. Lejarreta. ☐
B. Melero. ☐
C. García Roxio. ☐
D. Tamames. ☐
E. Carrillo. ☐

● Ciclismo. Maertens superó pronto el récord de victorias de un extranjero en la Vuelta a España. Lo tenía Van Looy, ¿con cuántos triunfos de etapa?

A. 6. ☐
B. 8. ☐
C. 10. ☐
D. 12. ☐
E. 36. ☐

● Ciclismo. El récord de etapas ganadas por un español en la Vuelta lo posee, desde 1941, con 12 triunfos...

A. Emilio Rodríguez. ☐
B. Berrendero. ☐
C. Jesús Loroño. ☐
D. Bernardo Ruiz. ☐
E. Delio Rodríguez. ☐

● Fútbol. El Hamburgo batió al Anderlecht en la final de la Recopa. ¿Qué copa europea había ganado anteriormente el equipo germano?

A. Ninguna. ☐
B. Copa de Europa. ☐
C. Recopa, otra vez. ☐
D. UEFA. ☐
E. Ferias. ☐

● Fútbol. La final de la Copa de Europa se jugará el 25 de mayo, en Roma. El Borussia Moenchengladbach se opondrá al...

A. Eindhoven. ☐
B. Liverpool. ☐
C. Racing White. ☐
D. Dinamo Kiev. ☐
E. Real Madrid. ☐

● Fútbol. El equipo de Gianni Rivera (del que es capitán y máximo accionista) está a punto de bajar a Segunda. ¿Cuál es?

A. Inter Milán. ☐
B. Milán. ☐
C. Lazio. ☐
D. Fiorentina. ☐
E. Totocalcio. ☐

● Golf. De los cinco «open» ya jugados en el Circuito Europeo, ¿cuántos han sido ganados por españoles?

A. 5. ☐
B. 4. ☐
C. 3. ☐
D. 2. ☐
E. Ninguno. ☐

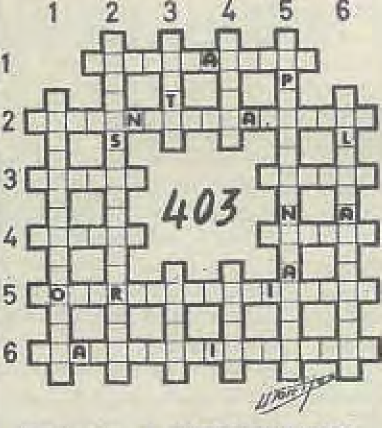
● Golf. En el Circuito Europeo se incluyen el Open de Madrid y el Open de España, disputado en...

A. Madrid (es el mismo). ☐
B. La Manga. ☐
C. El Saler. ☐
D. El Prat. ☐
E. Málaga. ☐

● Fútbol. Ignacio Eizaguirre ha entrenado en varias ocasiones al Córdoba, del que ha salido últimamente sin éxito. Ya lo entrenó en la temporada 1969-70, sustituyendo a...

A. Marcel Domingo. ☐
B. Joseíto. ☐
C. Di Stéfano. ☐
D. Kubala. ☐
E. Miljanic. ☐

REJAGRAMA



(Dedicado al AUTOMOVILISMO-Fórmula 1)

MODO DE RESOLVERLO

Se procederá como si se tratase de un simple crucigrama, colocando una letra en cada uno de los cuadros de la «reja», de acuerdo con las definiciones que se indican.

Las letras que ya figuran sobre el dibujo, para facilidad de su resolución, son comunes a la terminación de una palabra y principio de la siguiente.

Una vez resuelto correctamente el rejagrama, aparecerán sobre los cuadros de la «reja» los apellidos de los GANADORES DE LOS GRANDES PREMIOS DE FORMULA 1 EN 1976.

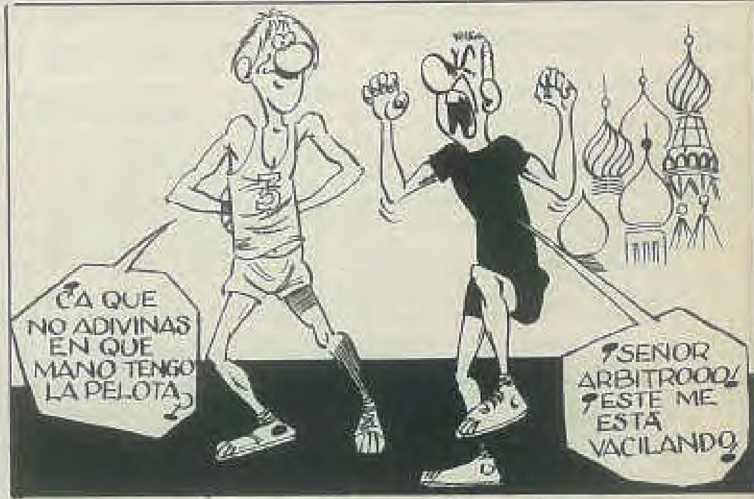
DEFINICIONES

HORIZONTALES: 1: Reptil quelonio marino o terrestre. Judía, habichuela. 2: **Automovilista británico, ganador del G. P. de Fórmula 1 en Austria.** Río de América del Norte, célebre por sus cataratas. Vaso o conducto que lleva la sangre del corazón a las distintas partes del cuerpo. 3: Escobilla de cerda. Frecuente, constante. 4: Compositor melodramático polaco (1791-1869). Plátano. 5: Río de Italia que nace en la frontera de Francia y desemboca en el Adriático. Percibir olores. **Corredor automovilista suizo, ganador en USA-WEST del G. P. de Fórmula 1.** Nombre del toro que mató a Manolete en la plaza de Linares. 6: Parte que sobresale de las vasijas y sirve para asirlas. **Automovilista norteamericano, vencedor en el G. P. de Fórmula 1 en Japón.** Estado del alumno interno.

VERTICALES: 1: Célebre oftalmólogo español que se nacionalizó norteamericano en 1936. Puerto de Ucrania en el mar Negro. 2: Que no oyen. **Corredor automovilista sudafricano, ganador en Suecia del G. P. de Fórmula 1.** Dícese del vestido o la tela muy gastados, pero no rotos. 3: **Automovilista británico, ganador del G. P. de Fórmula 1 en España, Francia, Alemania, Holanda, Canadá y USA-EST.** Yunque de platero. Pueblo de la provincia de Cuenca. 4: Terreno blanquecino. Círculo de metal precioso, ramas o flores con que se ciñe la cabeza. 5: Siglas de la expresión «Requiescat in pace». **Corredor automovilista sueco, vencedor del G. P. de Fórmula 1 en Italia.** Arte de pesca. Ciudad de Eritrea, capital de esta antigua colonia italiana. 6: Unidad de millar. **Automovilista austríaco, vencedor del G. P. de Fórmula 1 en Brasil, Sudáfrica, Bélgica, Mónaco y Gran Bretaña.** Continente opuesto al Polo Norte.

DIEZ ERRORES DIEZ





horóscopo del deportista

del 17 al 23 de mayo de 1977

Por MARCO ALFA



ARIES
21 marzo-20 abril
FORMA FISICA: Continuará para usted un tiempo extraordinario en este sentido. REFLEJOS: Buenos, si logra recuperar la confianza perdida. PELIGROS: Cuídese de los golpes en la cabeza durante el 17. SUERTE: Es mal momento para emprender nuevos proyectos de vida.



LIBRA
23 septiembre-22 octubre
FORMA FISICA: Tenderá a disminuir el nivel de resistencia a la fatiga. REFLEJOS: Mantendrán una línea normal de precisión y de rapidez. PELIGROS: Se le presenta una semana tranquila por lo general. SUERTE: Podrá tenerla de su parte durante el 22 y el 23.

TAURO
21 abril-20 mayo
FORMA FISICA: La semana es propicia para aliviar cualquier contrariedad orgánica. REFLEJOS: Normales en los dos primeros días y muy imperfectos en los demás. PELIGROS: Nada le amenaza por ahora. Viva libre de temores. SUERTE: Durante el 18 y el 19 las cosas marcharán bastante bien.



ESCORPION
23 octubre-21 noviembre
FORMA FISICA: Atraviesa un período de tiempo óptimo en este sentido. REFLEJOS: La falta de interés motivará fallos muy importantes. PELIGROS: No practique los deportes de velocidad durante el 21. SUERTE: Habrá una clara tendencia a la monotonía. Procure esforzarse más.



GEMINIS
21 mayo-20 junio
FORMA FISICA: Se mantendrá la misma línea con respecto a días pasados. REFLEJOS: Situaciones imprevistas le harán perder fácilmente el control de ellos. PELIGROS: Nada debe inquietarle por ahora. SUERTE: El mejor día para sus proyectos es el 22. Confíe en ella.



SAGITARIO
22 noviembre-21 diciembre
FORMA FISICA: Los esfuerzos violentos producirán un notable desequilibrio orgánico. REFLEJOS: Normales, si se procura un período de descanso. PELIGROS: Los descuidos motivarán importantes caídas. El peor día es el 17. SUERTE: La tiene de su parte, excepto en la fecha arriba indicada.

CANCER
21 junio-22 julio
FORMA FISICA: Ya se ha recuperado bastante. Intente rendir ahora el máximo. REFLEJOS: Le perjudicará la excesiva espontaneidad. Procure mantener la calma. PELIGROS: Los riesgos serán poco importantes. SUERTE: Preste atención al 22 y al 23. Encontrará muchas oportunidades de éxito.



CAPRICORNIO
22 diciembre-20 enero
FORMA FISICA: Un posible estado de abatimiento le llevará a una pérdida de actividad. REFLEJOS: Poco aptos para deportes que exijan mucha concentración. PELIGROS: Nada que temer del mundo físico, pero cuídese de las personas que le rodean. SUERTE: Le acompaña un buen aspecto astral en este sentido.





LEO
23 julio-22 agosto
FORMA FISICA: Le amenazan molestias musculares de carácter pasajero. REFLEJOS: Los descuidos serán ahora muy importantes: evite situaciones difíciles. PELIGROS: Cuídese de los esfuerzos violentos, en especial durante el 20. SUERTE: Deje para otra semana esos asuntos que tanto le preocupan.



ACUARIO
21 enero-19 febrero
FORMA FISICA: La semana es favorable para ver mejorado el estado de salud. REFLEJOS: Se recuperarán con respecto a días pasados. PELIGROS: Encontrará pocos obstáculos en la práctica de su actividad favorita. SUERTE: De aspecto generalmente neutral o negativo.

VIRGO
23 agosto-22 septiembre
FORMA FISICA: Atraviesa una semana algo inestable en este sentido. REFLEJOS: Se recomienda hacer ejercicios de concentración. Resultarán algo lentos. PELIGROS: Evite riesgos inútiles: el medio ambiente será ahora bastante hostil. SUERTE: Cuente con el apoyo de ella: su mejor día es el 19.



PISCIS
20 febrero-20 marzo
FORMA FISICA: Se encuentra en un período de tiempo de franca mejoría. REFLEJOS: Responderán bien a cualquier situación imprevista. PELIGROS: Carecerán de importancia. Actúe libre de temores. SUERTE: La colaboración ajena se hará ahora muy necesaria a sus proyectos.



CAMPEONATO DE PESCA SUBMARINA DE LA FEDERACION CENTRO DE ACTIVIDADES SUBACUATICAS

- **Pese a las fuertes corrientes, se consiguieron importantes capturas**
- **Ejemplar apoyo de las autoridades de Marina**
- **La excelente organización garantizó un alto nivel de seguridad de los participantes**
- **Pieza mayor: un mero de 16,5 kilos**

En aguas de Cádiz se celebraron recientemente los Campeonatos Regionales de Pesca Submarina de la Federación Centro, a fin de establecer la selección que representará a dicha Federación en los Campeonatos Interregionales, en donde se establecerá la selección definitiva que accederá a los Nacionales. Como se sabe, los Campeonatos Nacionales de Pesca Submarina tienen un nivel mundial, a la vista del alto grado deportivo que España desempeña en esta actividad. Los pescadores submarinos españoles han sido campeones y subcampeones del mundo en varias ocasiones, individualmente y por equipos.

Los pescadores de la Federación Centro demostraron en esta ocasión, pese al indudable inconveniente de vivir «en secano», un gran progreso deportivo, conseguido este año gracias al mayor número de salidas al mar realizadas en invierno, a fin de no perder «la forma». Debemos destacar que dichas salidas han sido promovidas por la propia Federación Centro, con ayudas para desplazamientos, alojamientos, etc...

Las normas del Campeonato eran similares a las del Campeonato de España, que resumidamente exponemos a nuestros lectores:

— Pieza menor, 500 gramos.
— Máxima puntuación por peso, 15 kilos.
— No puntuaban congrios, morenas, escualos, peces planos, etc.
— Duración de la prueba, cuatro horas.

Los pescadores disfrutaron de embarcaciones neumáticas de apoyo, tripuladas por un socorrista provisto de botellas, en previsión de posibles accidentes.

Las aguas no disfrutaban en la mejor de las zonas de una visibilidad superior a los 12 metros, estaban moderadamente frías y en todo momento los pescadores acusaron las fuertes corrientes del Estrecho, típicas en la zona.

La competición se celebró durante dos jornadas consecutivas. La primera de ellas registró el dominio del pescador Manuel Pombo, que capturó dos meros y cinco piezas más, totalizando 17.340 puntos.



Los participantes, satisfechos, y el perro «Paf», mascota del equipo de la Federación Centro.



Los tres primeros clasificados, con sus capturas. Destaca la importancia de los meros.

1.ª JORNADA

		Piezas	Puntos	Pieza mayor	Club
1.º	Manuel Pombo	7	17.340	8.500 Kg.	Necton
2.º	José Bernal	4	7.600	2.700 Kg.	Necton
3.º	Vicente Hernanz	4	4.250	0.600 Kg.	Necton

En la segunda jornada, los aspirantes a los primeros puestos apretaron la competición, buscando en aguas más profundas, entre 12 y 16 metros, el incrementar el peso y número de capturas. Aunque la claridad de las aguas y las corrientes no favorecían, en ningún modo, la pesca a esas profundidades, se capturaron meros importantes, uno de ellos, de 16,5 kilogramos, daría el Campeonato a José Bernal.

2.ª JORNADA

		Piezas	Puntos	Pieza mayor	Club
1.º	José Bernal	5	30.060	16.500 Kg.	Necton
2.º	Fernando Pi	7	22.570	6.400 Kg.	CIAS
3.º	Manuel Pombo	6	12.833	3.340 Kg.	Necton

Entre estos tres primeros clasificados se capturaron ocho meros y otras piezas importantes, superiores a los dos kilogramos (borriquetes, lubinas, sargos, etcétera).

La clasificación final del Campeonato Regional quedó establecida de la forma siguiente:

CAMPEONATO REGIONAL CENTRO
TROFEO JOSE IGNACIO PUERTO

		Puntos	Piezas
1.º	José Bernal	37.660	9
2.º	Manuel Pombo	30.173	13
3.º	Fernando Pi	23.670	8
4.º	Javier de Leonardo	12.200	8
5.º	Vicente Hernanz	7.950	7

(Hasta 18 clasificados.)

Estos resultados confirman la mejora de nivel que parece haber alcanzado la práctica de la pesca submarina por parte de los miembros de la Federación Centro, que nos han manifestado el que dejemos patente su agradecimiento hacia la Ayudantía Militar de Marina de Tarifa, y, en particular, a don Alberto González Báez, que dio todo género de facilidades para la organización y celebración de los Campeonatos. Sin la colaboración de las autoridades de Marina de la Zona sería imposible que estos pescadores de «secano» practicaran el duro y bello deporte de la pesca submarina.

La entrega de premios revistió gran brillantez gracias a la colaboración, con importantes premios en artículos deportivos, de las firmas BEUCHAT, MARES y SPORASUB.

EN LA PASADA TEMPORADA JUGO EN EL SAN FERNANDO, Y EN LA PRESENTE TRIUNFA EN EL SEVILLA

YIYI: «AUN NO GANO



SE llama Francisco Pérez García, pero en el fútbol se le conoce por el sobrenombre de «Yiyi». Nació en Utrera, muy cerca de Sevilla, y ésta es su primera temporada en el primer equipo del Sánchez Pizjuán, pese a que pertenece a su disciplina desde hace cuatro o cinco temporadas.

—¿Por qué el apodo de Yiyi?

—Me viene de familia. Uno de mis hermanos, que jugó en el Sevilla Atlético, era conocido por Yiyi. Cuando comencé a jugar también comenzaron a llamarme Yiyi, y con Yiyi me he quedado.

En el San Fernando, donde jugó cedido por el Sevilla la pasada temporada, comenzó su ascendente carrera al proclamarse máximo realizador de las tres divisiones con la bonita cifra de veintisiete tantos.

—Entonces —aclara— jugaba más en punta.

—¿Y ahora?

—Salgo con el once, pero suelo ayudar al centro del campo.

—¿Te gusta más jugar en punta?

—En realidad, lo que me gusta es jugar. El puesto no me importa en absoluto.

—Pero marcas menos goles...

—Sí.

—¿Cuántos llevas?

—Cuatro en la Copa y uno en la Liga.

—¿Es más fácil marcar en la Copa?

—No, es igual. Sucede que en la Copa he tenido más suerte.

Tras su brillante campaña en el San Fernando, al finalizar la pasada temporada fue repescado por los técnicos del Sánchez Pizjuán y, al comenzar la temporada, Carriega decidió darle una oportunidad. Una oportunidad que Yiyi ha sabido aprovechar.

—¿Cuántos partidos llevas jugados?

—Veintisiete.

—¿Titular?

—Más o menos.

—¿Buena temporada?

—Las cosas me están saliendo bien, pero tengo que rendir mucho más. La próxima temporada será mucho mejor.

—¿Por qué?

—Tendré más experiencia.

TECNICO Y LUCHADOR

Es tímido y cuesta sacarle las palabras. Parece como si tuviese miedo a decir algo inconveniente. Alguna cosa que no gustase demasiado.

—¿Cómo eres en el campo?

—No sé. No soy el más indicado para decirlo.

—¿Técnico?

—Un poco.

—¿Luchador?

—También.

«LOS JUGADORES DE LA CANTERA ESTAMOS PEOR PAGADOS»

●

«MI ILUSION ES LLEGAR AL EQUIPO NACIONAL»

●

«LA PARTICIPACION EN LA COPA DE LA UEFA LA HEMOS PERDIDO EN NUESTRO CAMPO»

●

«ESTOY CONTENTO CON MI RENDIMIENTO, PERO LA PROXIMA TEMPORADA JUGARE MUCHO MAS»

Por ELOY S. CASTAÑARES
Fotos: MACARIO
Foto color: A. VEGA

—¿Mitad y mitad?

—Algo así.

Por el momento asegura que su mayor ilusión es continuar jugando en el Sevilla. Que el entrenador le ponga domingo tras domingo.

—De cara al futuro, ¿cuáles son tus aspiraciones?

—Las máximas.

—¿Por ejemplo?

—Vestir la camiseta nacional. Es, creo, la ilusión de todo jugador.

—¿Tienes ficha de profesional o amateur?

—De profesional.

—¿Y qué tal te paga el Sevilla?

—No me puedo quejar.

—¿Tu contrato se puede contabilizar por «kilos»?

—No. Aún no gano ningún «kilo».

Digamos que los jugadores, como dijo en su día El Cordobés, llaman kilo al millón.

Y Yiyi agrega:

—Los jugadores que salimos de la cantera es difícil que tengamos esas fichas.

—¿Crees que los jugadores que salís de la cantera estáis mal pagados, en comparación con los que vienen de fuera?

—Sí.

Le pregunto seguidamente por la temporada que finaliza. Por esta campaña liguera en la que del Sevilla se esperaba bastante más.

—¿Ha sido buena vuestra campaña?

—Pienso que no ha estado mal.

—Pero la Copa de la UEFA se os escapó...

—En realidad, la perdimos en casa. En nuestro campo hemos perdido puntos tontos. Y esos puntos perdidos en casa nos han quitado la posibilidad de jugar la Copa de la UEFA, pues la verdad es que fuera de nuestro campo hemos alcanzado muy buenos resultados.

—¿Cuántos años tienes?

—Veintitrés.

—¿Carriega confía en ti?

—El fue quien me puso en el equipo.

Y éste es, en fin, Francisco Pérez García, más conocido por «Yiyi». Un andaluz de Utrera que en su primer año en el Sevilla ha alcanzado el éxito y que sueña con llegar a defender los colores del equipo nacional en un futuro no muy lejano.



Con nuestro redactor, en un momento de la entrevista.

NINGUN "KILO"»



UN HIJO DE PRESTAMISTAS EN EL MARCO

«GATO» FERNANDEZ:





Asunción, la familia y la novia, muy lejos. Con eso sueña Roberto Fernández.

ES alto (1,90) y feo; desgarbado, bigotudo, sencillo, educado... y futbolista. Era el mejor portero de Paraguay y por eso mismo le fichó el Español. Pero en Sarriá ha sido otro cantar. Algunas espléndidas actuaciones, otras menos buenas, unas pocas lesiones... Y la discusión, claro. Que si Fernández no es tan bueno como se decía, que si han metido «gato por libre».

—Oiga, que lo de Gato me lo han sacado aquí. En Asunción no tenía ningún mote.

En Asunción hay ocho equipos en Primera. Es lo que podría llamarse centralización absoluta del fútbol. Y de ellos salieron los que han pisado España durante ya más de una docena de años. Los Romero, Lezcano, Fleitas, Benegas, Ortiz Aquino, Arrúa, Jacquet... Una lista interminable a la que le echaron no poca mano Bogossian y Epifanio Rojas, como intermediarios muy metidos en todo.

—A mí me trajo Bogossian, en efecto.

Roberto Fernández Roa nació en Asunción, en 1954, para ser exactos o más exactos, vamos, el 9 de julio. Va a cumplir, pues, veintitrés años, y con tan poca edad tiene una dilatadísima experiencia: siete años en el River Plate de Asunción y uno en el Español, diez veces internacional absoluto con su país, bastantes más como preseleccionado y una categoría concedida casi de forma unánime: la de que estaba considerado como uno de los mejores cancerberos sudamericanos.

—Eso decían allá. Pero ya sabe... La gente exagera.

Roberto debutó en el primer equipo de River en el 73. Había pasado y pasaría aún después por el tamiz de la internacionalidad juvenil, de la que saldría catapultado hacia la fama. Y pronto le llegarían también las adulaciones, la popularidad, un dinero que no necesitaba demasiado porque el chico procede de familia acomodada, y la novia, claro.

—Salgo con una chica de allí.

—¿Habrá boda?

—Ella es muy joven.

Y lo es, ¡vaya si lo es! María Inés tiene solo ¡quince años!, y estudia Bachillerato.

—¿Y con quince años...?

—En Paraguay la gente se casa muy joven. Es normal que una chica de diecisiete o dieciocho años sea madre. Pero nosotros vamos a esperar. Yo he de afianzarme en el fútbol español.

A este fútbol de nuestros pesares llegó Roberto Fernández buscando el oro y el moro, el dinero y el triunfo, dos factores, por cierto, que no acaban de meterse todavía en la vida del chico, un tanto disconforme, si no con su trayectoria sí con los resultados de esta su primera experiencia a la hispana.

—Las cosas han ido así... Ni bien ni mal, vamos.

Y eso es lo curioso en su historia. Porque parecía que sus tres temporadas en la Primera División paraguaya serían el refrendo indudable a la hora del cambio de aires.

—No quiero quejarme, pero la verdad es que la campaña no ha sido buena. Ni mala tampoco, ¿eh? Aunque no, no estoy contento.

Cuando Sudamérica es y ha sido tierra de apodos —nada hay que decir ya de Centroamérica o México, por ejemplo—, resulta que lo del Gato salió de aquí, de la Ciudad Condal, en un intento de añadirle chispa al chico, chispa cara a la calle, se entiende. Y la verdad es que el apodo cuajó, pese a que a él no parezca gustarle demasiado.

—Prefiero lo de Roberto. O lo de Fernández, vamos. Pero, como lo de Gato es cariñoso, pues tampoco se va a poner uno... Me entiende, ¿no?

—Lo que no se entienden, y perdón don Roberto, son los goles que ha encajado usted. Y los que ha encajado el resto del equipo. Si ese Español no hace agua, que venga Dios y lo vea.

—Nos hacen goles, sí. Y muchos. Pero no es por culpa nuestra ni por culpa de nadie. Son las circunstancias.

—Dicen que usted no «huele» los balones bajos...

—Para un portero de mi talla son los difíciles, qué duda cabe. Pero no creo que tenga más problemas con esos que con otros. Esas cosas se superan con trabajo y dedicación. Cuando uno quiere una cosa la consigue si tiene fuerza de voluntad. Soñar es otra cosa.

Hace un par de meses un periódico barcelonés apuntaba que Roberto Fernández dejaría el Español si las cosas no mejoraban. Y añadía como argumento irrefutable uno: su morriña.

—Todo fue un mal entendido. Yo... El

Por LUIS ARNAIZ - Fotos: HORACIO SEGUI

«SOBRE TODO SOY UNA BUENA PERSONA»



Por los suelos, como toda la defensa blanquiazul esta campaña.

—La hay, la hay..., y pocos son los que la han descubierto. La razón de todo es que nosotros jugamos diferente a como lo hacen los otros equipos del país. El Español hace fútbol de ataque, muy abierto. Y ese es el precio que pagamos por ello.

—Ese precio le ha costado el fracaso...

—Yo no me siento fracasado en absoluto.

—Gato —y perdón—, ¿quién es el mejor portero español?

—Todavía Iribar.

—¿Todavía?

—Sí.

—¿Y usted?

—No sé dónde puedo estar. Pero creo que sirvo.

Nunca un paraguayo, salvo excepciones que siempre hay, se distinguió por su sensacionalismo. Los guaraníes son gente precavida, cautelosa..., y puede que hasta desconfiados. Quizá por aquello de estar en tierra extraña.

—Y allí, además de parar balones, ¿qué hacía, Roberto?

—Estudiaba segundo de Económicas. Y voy a seguir haciéndolo aquí. Me sobra tiempo, ¿sabe? Incluso hay días que voy como oyente a la Facultad. Pero el año próximo quiero hacerlo ya en plan serio. Voy a intentar que me convaliden los dos cursos.

A Fernández le gusta, sobre todo, la lectura —«toda clase de lectura»— y no poco la música. Es tan «fan» de Luis Alberto del Paraná como los seguidores del River lo eran de su seguridad en el marco. No va mucho al cine, vive de pensión con un matrimonio que le trata «como a un hijo», según palabras suyas, y es...

—Tímido, sobre todo.

—¿Introvertido?

—Puede, puede.

—¿Le gusta salir?

—Soy hombre de estar por casa.

—¿El alcohol?

—Lo menos posible.

—¿Su virtud?

—Mire: me creo que soy un buen hombre. Me gusta ayudar a la gente

- **«NO ES VERDAD, NO ME MARCHO: EL AÑO PROXIMO SERA EL MIO»**
- **«IRIBAR SIGUE SIENDO, TODAVIA, EL MEJOR PORTERO DE LA LIGA»**
- **«¡VAMOS A ENTERARNOS DE UNA VEZ: LOS PARTIDOS LOS GANAN ONCE... Y LOS PIERDEN LOS MISMOS!»**
- **«NOS HACEN GOLES PORQUE JUGAMOS COMO NO LO HACEN LOS DEMAS: ABIERTOS Y AL ATAQUE»**
- **«PREFIERO SER UN BUEN PORTERO A GANAR MUCHO DINERO»**

chico me preguntó que si tenía ofertas y le dije que sí, que las tenía. Pero también le dije que no pensaba aceptar las de Brasil y México porque estaba muy contento en Barcelona. Ya le digo: no tengo intención de cambiar de aires, fundamentalmente por una razón de mucho peso: he de demostrar lo que valgo.

—¿Y cuánto vale..., económicamente hablando?

—No lo sé.

—¿Cuánto gana en el Español?

—Lo suficiente como para estar contento, como para seguir en él.

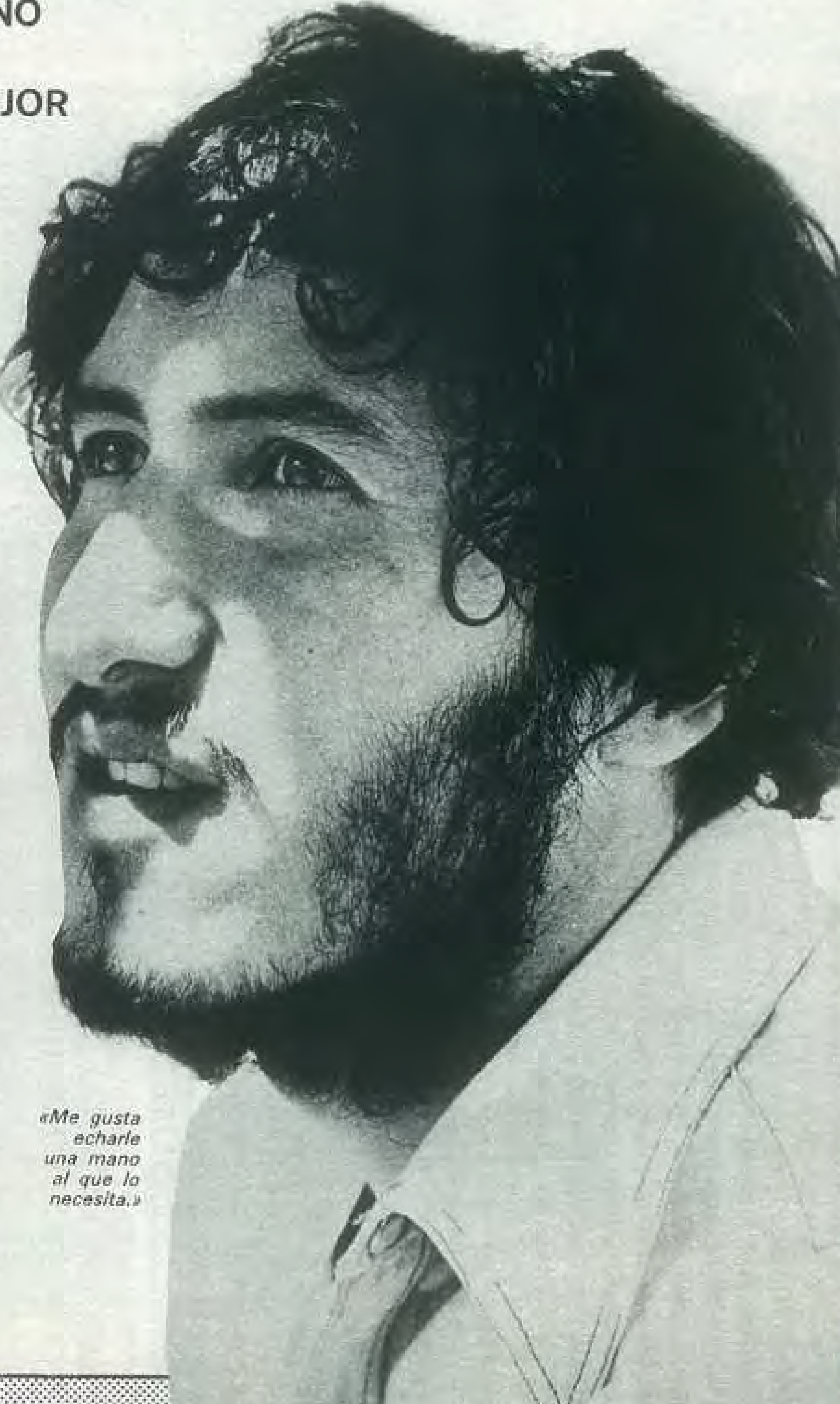
—Aunque...

Roberto calla. No le gustan las palabras malsonantes o las que puedan «beneficiar» la suspicacia.

—Voy a hacerle un recuento de mi actividad desde que llegué al Español. Yo no empecé la temporada. Cuando llegué al club se llevaban jugados siete partidos. Y tampoco he jugado los últimos por la fractura de un dedo. La cosa se reduce a veintitrés en que he actuado más los de Copa de la UEFA. No sé los goles que he encajado, pero han sido bastantes, lo admito. Sin embargo, no me siento culpable en absoluto de ellos. Puede que en algunos me haya equivocado yo, como puede que en otros se equivocaran los demás. Pero no tengo remordimientos de conciencia. Hay que enterarse de una vez de que los partidos los ganan once y los pierden once. De otro modo, no vamos a ninguna parte.

—Habrá razón para goleadas tan frecuentes, ¿no?

El Gato, pero no en la cuesta abajo. «Empecé mal y así he acabado la temporada. Pero el año próximo...»



«Me gusta echarle una mano al que lo necesita.»

«GATO» FERNANDEZ: DE SEGUNDO DE ECONOMICAS A PORTERO DEL ESPAÑOL

sobre todo. Siempre que alguien llamó a mi puerta le ayudé, si pude hacerlo. Gracias a Dios, mi familia es acomodada y echarle una mano a la gente lo he podido hacer de vez en cuando.

Lo que no dice Roberto, o lo que dice con voz quieta, que no ocultándolo, es que su familia tiene un saneado negocio.

—Tienen una empresa de préstamos. Son prestamistas.

El Gato, hijo de Eladio Fernández y Floria Roa, tiene un hermano menor, Alberto Luis, de trece años, y no pocas cosas «in mente».

—Pero no la política. Eso no me interesa.

—¿Le interesa mejorar?

—Voy a mejorar deportivamente. Conmigo se hizo verdad el refrán de quien mal empieza mal acaba.

—¿Y no le asusta el empeño?

—No.

—¿Valiente o cobarde?

—Prudente. Sé hasta dónde puedo llegar.

—Oiga: ¿hasta dónde?

—El año próximo será el de la verdad.

—El de su verdad, ¿no?

—Eso, sí.

—¿Qué prefiere: el triunfo..., o la plata?

—Es mejor ser un buen portero que ganar mucho dinero.

Y Roberto Fernández Roa, ya en el fin, era de los mejores cancerberos sudamericanos. Que aquí el chico esté por descubrirse es otro cantar. Un cantar en sus primeras estrofas todavía.

—Pero triunfaré.

Otra vez con Luis Alberto del Paraná. El tocadiscos gira. El Gato está en casa.





Un blocaje fácil. Un respiro. Y no ha tenido muchos.



Tiempo para el «footing». Roberto entrena con buena cara. Es el mejor ejemplo.



Ahora de rodillas. Así han tenido a los porteros del Español las vanguardias de la Liga.



Un «entreno». Gato intenta lograr el desmarque.



Contra el calor, una casi ducha facial refrescante. (Fotos Seguí.)

TRAS SU TRIUNFAL DEBUT CON LOS SUB-21

DANI EL OLVIDADO DE KUBALA

★ **«Si el seleccionador no me llama, él sabrá por qué»**

★ **«De todas formas, estoy a su disposición si considera que puedo serle de utilidad»**

TRES goles en un partido internacional son como para tener en cuenta a su autor. Dani marcó los tres tantos que dieron la victoria a la selección Sub-21 de España sobre la de Rumania. El partido se jugó al día siguiente de la derrota de nuestro primer equipo en Bucarest. La rotunda victoria española fue una especie de desquite, o consuelo, por el fracaso de los «grandes».

Naturalmente, los tres goles que marcó pusieron a Dani de actualidad. No se encuentra así como así un goleador, y, precisamente, la selección está falta de un delantero realizador. Han sido varias las veces que Kubala ha preseleccionado a Dani, pero después le ha excluido del equipo. Y Dani no ha vestido aún la camiseta del primer equipo nacional.



SENCILLEZ

—¿Te llamará, por fin, Kubala?

—Bueno, estoy contento por haber dado el primer paso. El de Vallecas fue mi primer partido internacional..., oficial. Lo demás, ya vendrá.

Dani, siempre alegre y sonriente, parece contento, aunque advierte:

—La verdad es que no me gusta hablar del tema. Porque pienso que Kubala ya sabrá a quién debe poner. Yo, por supuesto, estoy a su completa disposición, si considera que mis servicios pueden serle de utilidad.

Sorprende la sencillez del jugador bilbaíno, que subraya que el mérito fue de todos.

—Jugamos todos: el mérito hay que repartirlo por igual entre los once.

Daniel Ruiz-Bazán Justa es, también, el goleador del Athletic. Claro, que tiene a su favor el ser el encargado de lanzar los penalties. Y es certero en su ejecución. Son muy pocos los que ha fallado. Esta temporada, ninguno. Contra los rumanos, Dani marcó el segundo gol de penalty. Por cierto, que se le sigue achacando que lanza las faltas máximas de manera antirreglamentaria. Con lo que se ha dado en llamar «paradinha». Dani lo explica:

—Me han protestado porque me paro una vez que he tomado carrera. Pero sería antirreglamentario si volviese hacia atrás. Yo digo que si los árbitros no dicen nada, será porque es legal. No me han hecho repetir el penalty ni en los partidos de España ni en los internacionales de la Copa de la UEFA.

ARBITROS ESPAÑOLES Y EXTRANJEROS

—Hablando de la Copa de la UEFA, Dani no pudo jugar el partido de vuelta contra el Racing White por haber sido suspendido por un partido por acumulación de amonestaciones. Se te achaca que juegas con cierta dureza desacostumbrada en los delanteros. ¿Qué dices a esto?

—Los árbitros suelen equivocarse, como todos los seres humanos. En el partido de Bruselas, el árbitro me sacó la tarjeta injustamente. No hice motivo para ser amonestado. Pero el ambiente estaba caldeado. Ibamos ganando el partido y yo creo que el colegiado se dejó influir por el público.

—¿Hay diferencias entre los árbitros españoles y los extranjeros?

—La verdad es que son distintos. Puede que no estemos preparados para que nos arbitren fuera de España. En cuanto a quienes son mejores, no sabría decirlo. Para mí, el bueno es el que deja contentos a los dos equipos. Comprendo que no es fácil, pero así debe ser.

Dani ha dado, según él, el primer paso. Jugó su primer partido oficial representando a España, aunque fuese con los Sub-21. Ahora, a esperar que Kubala se decida a llamarle para el partido de vuelta contra Rumania. Pero con nuestra primera selección. La que perdió en Bucarest por uno a cero.

SOLUCION A ¿ESTA USTED SEGURO?

1: Murcia (E). 2: Melero (B). 3: 8 (B). 4: Delio Rodríguez (E). 5: Ninguna (A). 6: Liverpool (B). 7: Milán (B). 8: 4 (B). 9: La Manga (B). 10: Kubala (D).

SOLUCION AL REJAGRAMA

HORIZONTALES. 1: Tortuga. Alubia. 2: Watson. Niágara. Arteria. 3: Brocha. Asiduo. 4: Mireki. Banana. 5: Po. Oler. Regazzoni. Islero. 6: Asa. Andretti. Internado.

VERTICALES. 1: Castroviejo. Odesa. 2: Sordos. Scheckter. Raido. 3: Hunt. Tas. Cañete. 4: Albero. Corona. 5: RIP. Peterson. Nasa. Asmara. 6: Mil. Lauda. Antártida.

SOLUCION A LOS DIEZ ERRORES

1: Boca del jugador enfadado. 2: Una de las bolas de la torre. 3: Raya blanca en el pantalón del jugador vestido de negro. 4: Número en el pecho del jugador vestido de blanco. 5: Protector del tobillo del pie derecho del jugador situado a la izquierda. 6: Fondo negro. 7: Bigote del jugador vestido de blanco. 8: Manga izquierda de la camiseta del jugador situado a la derecha. 9: Balón que asoma por detrás del personaje de la izquierda. 10: Una torre.

CLARA PSICOANALISTA CON CLIENTELA MUY DEPORTISTA

Por DON OPAS - Foto: LARRU - Dibujo: RAMON



«PHEPHE» PIRRI

¡Más «Cosmos-polita» que nunca!

—¿DA usted su permiso?

—¡Mi madre, el hombre del saco!

—¡No se asuste, doctora, que no me como a nadie! Soy el seño Pepe, el afamado Pirri... ¿No me reconoce?

—¡Ah, sí! ¡Qué sustazo me ha dado, señor Pepe! Claro, como con ese saco parece un sacamantecas...

—Es lo que soy. Mejor dicho, es lo que quieren que sea. ¡Un sacamantecas! ¿Sabe de dónde vengo con el saco?

—¡Qué horrible revelación irá a hacerme!

—¡Vengo de sacar «manteca»!

—¿A qui... qui... quién?

—A Mr...

—¡Miljanic! ¡Qué horror! ¡Ha sacado la «manteca» a Miljanic! Lo veía venir...

—No, no, a ese «míster» no. Me refiero a otros «místeres». A un «míster» de verdad, a Mr. Taylor, el enviado especial del Cosmos. ¡Qué «manteca» más rica le he sacado! Bueno, realmente, no se la he sacado. Me la ha dado él voluntariamente. ¡Los del Cosmos son tan «mantecososos»!

—¡Es el colmo!

—Sí, ¡es el Cosmos!

—Confíeme su tremendo problema, señor Pepe. ¿Qué lleva en el sa..., sa..., saco?

—Ya le digo: la «manteca». Bueno, parte de la «manteca». Una muestra.

—Cuéntemelo todo, señor Pepe. Sin omitir detalle alguno, por «mantecoso» que sea.

—Hace unos días me visitó el benemérito Mr. Taylor, un santo varón con bigote, que dice «yes». ¿Me sigue?

—«Yes».

—Me dijo que venía en mi busca y captura. Yo me temí que fuera un hombre de Harrelson.

—¡Hubiera sido el colmo!

—Sí, ¡el Cosmos!

—¿Qué quería su misterioso visitante?

—Darme «manteca». Yo le pregunté que cuánta, y que si con cuchara o tenedor. El «míster» me respondió que..., ¡glud!..., un millón de dólares. Y me aclaró que me la daría con cuchara, tenedor o cheque, a elegir. Que quería hablar conmigo sobre el particular, en algún lugar tranquilo, lejos de cotillas.

—¿Usted qué hizo?

—Me tomé un bote de pastillas tranquilizantes y dos «largos» de tila, y corrí al despacho del marqués de Saporta, que de «manteca» sabe más que Lepe. El marqués hizo cuentas y, tras sufrir un sofocón, me habló así: «¿Dices que te "sueltan" un millón de dólares por temporada? ¡Agárrate, Pepe, que en "pelas" te suponen sesenta y ocho millones!» Menos mal que me había agarrado. A la corbata del marqués, para más señas. Luego, ya tranquilizado, me aconsejó: «Cita al «míster» en un Banco; lo más cerca posible de la cámara acorazada. O, en su defecto, en el despacho del "dire". Para mentalizar al Taylor, ¿comprendes?» Y de allí vengo ahora, de recoger «manteca». Una muestra, como digo.

—¿Cómo se encuentra?

—Bien. ¡Tengo «dólares» de cabeza!

—¿Nada más?

—Sí. También me siento... ¡Cosmos-polita! ¡Muy Cosmos-polita! No me desagrada la idea de mudarme a Nueva York ¡Con las ganas que tengo de saludar al Jesús Hermida y pedirle la fórmula de sus peinados!

—Además, con ese millón podrá vivir a lo grande.

—¡Sí, como un Pepe!

Aunque no convenció frente a Syracusa

NINO SIGUE SIENDO CAMPEON

- **El español ha anunciado que abandonará el título por problemas con el peso**
- **"Tuve que quitarme tres kilos en veinticuatro horas y lo he notado sobre el ring"**



Nino Jiménez responde a los aplausos de los espectadores. Acaba de retener su título al vencer por puntos a Michel Syracusa.



Nino Jiménez y Michel Syracusa se saludan antes de empezar la contienda. Fue un combate disputado y duro, pero exento de técnica.

NINO Jiménez ha tenido que superar una difícil prueba ante los escasos aficionados que acudieron a presenciar en directo su combate con Michel Syracusa. El campeón europeo ha podido retener a duras penas su corona, viéndose favorecido por los jueces, que le otorgaron la victoria por puntos. El francés se había hecho acreedor, por lo menos, al nulo. Fue una pelea dura, disputada, sin tregua, exenta de técnica, sobre todo por parte del español. Syracusa empezó dominando el centro del ring y lanzando unas derechas muy peligrosas. Según iban transcurriendo los minutos, se fue diluyendo hasta el boxeo técnico del galo y aquello acabó en un combate callejero en el que Nino empujaba, arremetía, se liaba a «palos» y Syracusa acusaba el esfuerzo y los golpes al estómago que le había propinado el campeón. Porque precisamente Nino estuvo a punto de ganar antes del límite en dos ocasiones, gracias a sus golpes abajo. La primera oportunidad la tuvo en el octavo round, y entonces el francés se salvó gracias a la campana, cuando no tenía fuerzas para replicar a los golpes de Nino y sus piernas se doblaban. La segunda ocasión fue casi al final del encuentro, pero Nino no tenía ya fuerzas para seguir el ataque y le faltaba claridad mental para precisar sus golpes.

EL FUTURO

Las imágenes del combate llegaron a toda España a través de Televisión. Se han hecho ya muchos comentarios sobre el Campeonato de Europa de los plumas. Algunos opinan que Syracusa se hizo acreedor a llevarse la corona. Nosotros debemos repetir que un nulo habría sido lo acertado, un nulo que también le hubiera permitido a Nino seguir siendo campeón. Ahora Nino Jiménez va a tener que replantearse seriamente su futuro. El viernes no estaba en sus mejores condiciones físicas. «Ha sido a causa del peso. He tenido que rebajar tres kilos en veinticuatro horas y eso se nota sobre el ring.» Nosotros no estamos tan seguros de que sólo haya sido sulpa del peso, pero por ahora será necesario aceptar la explicación del campeón, un campeón que por el momento se va a quedar sin el título europeo aunque lo haya retenido sobre el ring. «No tengo más remedio que subir de categoría. Ya no puedo dar el peso pluma. A partir de ahora combatiré en el ligero junior y mi meta sigue siendo el título mundial.» Tras lo visto el viernes, la corona del mundo le puede venir demasiado ancha a nuestro compatriota, aunque él es muy libre de soñar con ese título.

Lo malo es que por España anda Rubén Olivares. Subió al ring a saludar a los aficionados españoles antes del campeonato de Europa. Y el mejicano tiene igual fin que Nino. Berrocal quiere encerrarles juntos en el mismo cuadrilátero, y esa empresa parece superar las posibilidades de un Nino, al que frente a Syracusa sólo le salvó su valentía. Rubén Olivares asistió al encuentro desde las primeras sillas de ring con una sonrisa sospechosa. A lo mejor pensaba que si aquellos dos eran los mejores pesos plumas del continente, él podía tirarse una temporadita por los rings europeos.



Rubén Olivares, ex campeón mundial de los gallos y de los plumas, saluda a los escasos espectadores que acudieron al Palacio de Deportes.

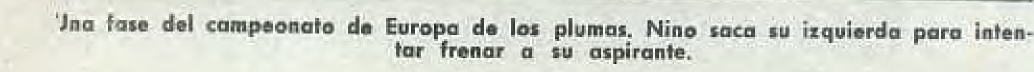
UN DEPORTISTA

Michel Syracusa, que se había portado como un excelente aspirante en el ring, actuó como un gran deportista en los vestuarios, cuando una vez acabada la contienda le preguntaban por las incidencias del encuentro y por el veredicto. «Nino es bueno, muy bueno. En un par de ocasiones ha podido derribarme. Pasé momentos muy difíciles y a punto estuve de abandonar. Si no lo hice fue porque me había entrenado muy intensamente para este combate. Yo también he tenido mis problemas con la báscula. ¿El veredicto? Nada tengo que oponer.»

Todo un deportista este tunecino afincado en Francia, que a punto estuvo de conseguir su objetivo. Poco le faltó para dejar a Nino compuesto y sin título continental. Pero las bravas reacciones del campeón le sirvieron para pasar la difícil prueba del aspirante, Michel Syracusa.

Vicente CARREÑO

(Fotos Javier Gálvez.)



Una fase del campeonato de Europa de los plumas. Nino saca su izquierda para intentar frenar a su aspirante.

NINO

SOLO VALENTIA

(Reportaje gráfico de Javier Gálvez.)

No fue la gran noche de Nino Jiménez, que, para colmo, estuvo a punto de quedarse sin su corona. El campeón había tenido problemas con la báscula y lo notó sobre el cuadrilátero. Michel Syracusa, el aspirante, se mostró desde el principio como un adversario temible. Pero el título se quedó en casa. Los jueces le concedieron la victoria por puntos al español, aunque la justicia del veredicto podría discutirse. De Nino sólo se salvó su bravura, su valentía, su honradez y su entrega, sobre todo en los últimos asaltos, cuando parecía que el título se le escapaba de las manos y se lanzó a un ataque dramático, alocado y suicida, que, paradójicamente, le permitió seguir siendo campeón.







